

Titel:

Befreiung vom Zollflugplatzzwang

Normenketten:

ZollVG § 2 Abs. 6

ZollV § 5 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. g

Schlagworte:

Überschrift: Zoll und Einfuhrumsatzsteuer (Eingang in den Wirtschaftskreislauf), Abgabenbescheid, Anmeldung, Befreiung, Einfuhrabgabe, Einspruch, Ermessensentscheidung, Gelegenheitsverkehr, kombinierte Nomenklatur, Nomenklatur, Verschulden, ziviles Luftfahrzeug, Zollgebiet, Zollkodex, Zollschild, zolltarifliche Einreihung, Einfuhrumsatzsteuer

Fundstelle:

BeckRS 2019, 22281

Tatbestand

I.

1

Der Kläger ist Pilot. Er steuerte am 11. Juli 2015 das im Eigentum der Schweizer Fluggruppe G.. stehende Flugzeug, Typ: Cessna 182, Kennung: ..-., auf einem Flug von Birrfeld (Schweiz) nach Deutschland. Das mit dem Piloten und zwei Passagieren besetzte Flugzeug landete am 11. Juli 2015 um 7:50 Uhr auf dem Flugplatz Würzburg-Schenkenturm. Von dort flog das Flugzeug weiter nach Jena-Schöngleina, wo es am darauffolgenden Tag, den 12. Juli 2015 um 10:15 Uhr mit dem Ziel Würzburg gestartet ist. Nach den vom Kläger vorgelegten Unterlagen (Bl. 37 der Behördenakte zu EL-1008/15-B3) sollte das Flugzeug am 12. Juli 2015 um 14:00 Uhr wieder in Birrfeld (Schweiz) ankommen.

2

Nach einer turnusmäßigen Kontrolle des auf dem Flugplatz Würzburg-Schenkenturm geführten Hauptflugbuches vertrat das beklagte Hauptzollamt (HZA) die Auffassung, dass das Flugzeug am 11. Juli 2015 vorschriftswidrig in das Zollgebiet der Europäischen Union (EU) verbracht worden sei, weil es sich bei dem Flugplatz Würzburg-Schenkenturm nicht um einen sog. Zollflugplatz handele und auch keine Befreiung vom Zollflugplatzzwang beantragt bzw. erteilt worden sei.

3

Anhand der bekannten Informationen über Typ und Baujahr ermittelte das HZA den Zollwert des Flugzeugs mit .. € und setzte mit Bescheid vom 19. April 2016 (zugestellt am 01. Juni 2016) Abgaben von insgesamt € (Zoll und Einfuhrumsatzsteuer - EUST) gegen den Kläger fest. Als Gesamtschuldner ist die Fluggruppe G.. genannt.

4

Der gegen den Abgabenbescheid gerichtete Einspruch des Klägers vom 23. Juni 2016 blieb erfolglos (Einspruchsentscheidung vom 02. Januar 2017).

5

Seine Klage vom 10. Februar 2017 begründet der Kläger im Wesentlichen damit, dass der angefochtene Bescheid rechtswidrig sei. Das Flugzeug sei zur Personenbeförderung im nichtgewerblichen bzw. im Gelegenheitsverkehr vorübergehend ohne Absicht des endgültigen Verbleibs in die EU verbracht worden. Über die gesetzlichen Freimengen hinausgehende Waren seien nicht mitgeführt worden. Solche Flüge seien gemäß § 2 Abs. 6 des Zollverwaltungsgesetzes (ZollVG) i.V.m. § 5 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. g) der Zollverordnung (ZollV) vom Zollflugplatzzwang befreit. Hierzu sei auch auf Seite 7 Abs. 13 der vom Bundesministerium der Finanzen - BMF - erlassenen Dienstvorschrift für Zollflugplätze, besonderer Landeplätze, andere Flugplätze sowie Einzelfälle der Befreiung vom Zollflugplatzzwang vom 04. Dezember 2013 zu verweisen.

6

Die Zollanmeldung sei konkludent abgegeben worden, als mit der Flugleitung und der Polizei Würzburg Kontakt aufgenommen worden sei. Dabei sei er davon ausgegangen, dass es sich bei dem Flugplatz Würzburg-Schenkenturm um einen Zollflugplatz handle und er vom Zoll entsprechend kontrolliert werde. Das Flugzeug selbst sei objektiv Beförderungsmittel gewesen, das der Hin- und Rückbeförderung von Personen gedient habe. Es sei ohne Veränderung kurzfristig wieder ausgeführt worden. Dies sei ein Indiz für das Fehlen der Verbleibs- bzw. Einfuhrabsicht. Durch die Wiederausfuhr sei die Ware nicht im Wirtschaftskreislauf der EU verblieben und habe diesen auch nicht belastet. Die Erhebung von Einfuhrabgaben für das Beförderungsmittel sei nach verständiger Würdigung des Einzelfalls rechtlich unbegründet, unverhältnismäßig und damit rechtswidrig.

7

In dem vor dem Flug ordnungsgemäß erstellten Flugplan bei Skyguide sei der Hinweis enthalten „custom-non commercial“. Im offiziellen Flugplatzverzeichnis von Jeppessen stehe unter der Rubrik Customs: „for non-Schengenstates“. Die Schweiz gehöre aber zum Schengen-Raum. Folglich habe er davon ausgehen dürfen, dass der Zoll am Platz sei und eine Zollabfertigung durchgeführt werden könne. Um sich zu vergewissern, habe er sich am Vortag des Fluges zusätzlich beim zuständigen Flugdienstleiter telefonisch wegen der Formalitäten erkundigt. Auch ein erfahrener Pilot könne sich auf solche Auskünfte verlassen. Aus früherer Zeit sei ihm bekannt gewesen, dass der Flugplatz Würzburg-Schenkenturm ein Zollflugplatz gewesen sei. Dass dies nicht mehr der Fall sei, sei ihm nicht bekannt gewesen. Auch habe er keine anderslautenden Hinweise erhalten. Vor Ort habe er eine Zollabfertigung umgehend ermöglicht. Auf seine explizite Bitte habe der Flugdienstleiter die Polizei Würzburg wegen der Formalitäten kontaktiert. Deren Äußerung, dass alles in Ordnung sei, sei als konkludente zollrechtliche Bewilligung auszulegen. Es könne deshalb keine Rede davon sein, dass er beabsichtigt habe, das Flugzeug vorschriftswidrig in das Zollgebiet zu verbringen.

8

Hilfsweise sei das Flugzeug analog Art. 212a der Verordnung - EWG - Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ZK) von den Einfuhrabgaben befreit. Er habe weder in betrügerischer Absicht noch offensichtlich fahrlässig gehandelt. Die Vorschriften über die Beförderungspflicht, den Zollflugplatzzwang und die dazu ergangenen Ausnahmenvorschriften seien durchaus als komplex anzusehen. Er habe sich vor dem Einflug über die zollrechtlichen Gegebenheiten erkundigt und sich ordnungsgemäß auf den Flug vorbereitet. Vor Ort habe er die Zollabfertigung ermöglicht. Die Wirtschaftsinteressen der EU seien zu keinem Zeitpunkt tangiert gewesen. Eine Befreiung vom Zollflugplatzzwang könne auch nachträglich erteilt werden. Ein entsprechender Antrag werde hiermit gestellt.

9

Unabhängig davon sei die Erhebung von Einfuhrzoll nicht nachvollziehbar, da lt. Zollltarif für Starrflügel Flugzeuge mit einem Gewicht bis 2.000 kg (Warennr. 88 02 2000 100) oder von 2.000 kg bis 15.000 kg (Warennr. 88 02 3000 100) gegenüber der Schweiz ein Zollsatz von 0% festgesetzt gewesen sei.

10

Schließlich stehe die Abgabenschuld in keinem Verhältnis zur Verfehlung. Die Geltendmachung stelle eine Unverhältnismäßigkeit und einen Härtefall dar. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund, dass der mittlerweile in Kraft getretene Unionszollkodex (UZK) erheblich wirtschaftsfreundlicher gestaltet sei.

11

Höchst hilfsweise stelle er einen Billigkeitsantrag.

12

Der Kläger beantragt,

den Abgabenbescheid vom 19. April 2016 und die Einspruchsentscheidung vom 02. Januar 2017 aufzuheben.

13

Das HZA beantragt unter Hinweis auf die Ausführungen in der Einspruchsentscheidung, die Klage abzuweisen.

14

Wegen der Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf die eingereichten Schriftsätze, auf die vorgelegten Unterlagen und Akten sowie auf das Protokoll über die mündliche Verhandlung vom 09. April 2019 verwiesen.

Entscheidungsgründe

II.

15

Die Klage ist unbegründet.

16

1. Die Festsetzung von Zoll ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten.

17

a) Die Zollschuld ist gemäß Art. 202 Abs. 1 Satz 1 Buchst. a) ZK entstanden. Danach entsteht eine Einfuhrzollschuld, wenn eine einfuhrabgabepflichtige Ware vorschriftswidrig in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht wird.

18

Als Nichtgemeinschaftsware (Art. 4 Nr. 8 ZK) unterlag das streitgegenständliche Flugzeug grundsätzlich der Abgabepflicht. Es wurde auch vorschriftswidrig in das Zollgebiet der EU verbracht.

19

Vorschriftswidrig i. S. von Art. 202 ZK ist jedes Verbringen einer Ware unter Nichtbeachtung der einzuhaltenden Pflichten wie u.a. derjenigen aus Art. 38 bis 41 ZK (Art. 202 Abs. 1 Satz 2 ZK).

20

Im Streitfall wurde gegen die nach Art. 38 Abs. 1 Buchst. a) ZK einzuhaltende Beförderungspflicht verstoßen. Danach müssen die in das Zollgebiet der EU verbrachten Waren nach dem Grenzübergang unverzüglich und auf den festgelegten Wegen zur Zollstelle oder an andere von den Zollbehörden zugelassene Orte befördert werden, um die in Art. 37 Abs. 1 ZK vorgesehene zollamtliche Überwachung zu ermöglichen. Die Ausgestaltung der Einzelheiten überlässt Art. 38 Abs. 1 ZK den nationalen Stellen. Die entsprechenden Vorschriften hat der Gesetzgeber im ZollVG getroffen. Dort ist in § 2 Abs. 2 geregelt, dass einfliegende Luftfahrzeuge nur auf einem Zollflugplatz landen, und ausfliegende nur von einem solchen abfliegen dürfen (Zollflugplatzzwang).

21

Die Zollflugplätze werden nach § 2 Abs. 4 Satz 2 ZollVG i.V.m. § 3 Abs. 1 ZollV im Bundesanzeiger (BAnz) bekanntgegeben. Der Flugplatz Würzburg-Schenkenturm ist in der seit 10. Mai 2012 geltenden Liste der Zollflugplätze (Bekanntmachung des BMF, E-VSF Z 06 13-1) nicht genannt. Anders als der Kläger meint, war dieser Flugplatz auch nicht zu einem früheren Zeitpunkt in den entsprechenden Bekanntmachungen als Zollflugplatz aufgeführt (vgl. Bekanntmachungen des BMF in der Fassung vom 20. September 1999 und vom 17. Dezember 2008, E-VSF Z 06 13-1-1).

22

Das Flugzeug war auch nicht gemäß § 2 Abs. 6 ZollVG i.V.m. § 5 Abs. 1 Buchst. g) ZollV von der Beförderungspflicht und damit vom Zollflugplatzzwang befreit. Diese Vorschriften betreffen Luftfahrzeuge zur Überführung in den freien Verkehr oder in die vorübergehende Verwendung, soweit sie zur Personenbeförderung im nicht gewerblichen oder Gelegenheitsverkehr einfliegen und auf einem der vom BMF bestimmten Flugplätze (sog. besondere Landeplätze) landen. Die Befreiung scheidet schon deshalb aus, weil der Flugplatz Würzburg-Schenkenturm kein besonderer Landeplatz i.S. von § 5 Abs. 1 Buchst. g) ZollV ist. Auch die besonderen Landeplätze werden im Bundesanzeiger bekanntgemacht. In der für den Streitfall geltenden Bekanntmachung vom 31. März 2014 (BAnz Amtlicher Teil - AT - vom 10. April 2014), geändert durch die Bekanntmachung vom 01. Juni 2015 (BAnz AT vom 15. Juni 2015) ist der Flugplatz Würzburg-Schenkenturm nicht genannt.

23

Im Einzelfall kann zwar eine Befreiung vom Zollflugplatzzwang gemäß § 3 Abs. 4 i.V.m. § 2 Abs. 3 ZollV im Verwaltungsweg gewährt werden; eine solche wurde jedoch im Streitfall nicht beantragt, weil der Kläger den

angesteuerten Flugplatz Würzburg-Schenkenturm seinem Vortrag zufolge für einen Zollflugplatz hielt. Unabhängig davon können nur die Zollbehörden, nicht aber ein Flugdienstleiter oder die Polizei über einen Antrag auf Befreiung vom Zollflugplatzzwang entscheiden. Die deutschen Zollbehörden wurden aber im Streitfall nicht eingeschaltet. Diese dürften auch nur dann vom Zollflugplatzzwang befreien, wenn die Möglichkeit der zollamtlichen Überwachung dadurch nicht beeinträchtigt wird (§ 3 Abs. 4 i.V.m. § 2 Abs. 3 ZollV). Die zollamtliche Überwachung kann aber nur dann sichergestellt werden, wenn die Befreiung rechtzeitig vor der Landung beantragt wird. Der Antrag kann deshalb nicht nachgeholt werden; ebenso wenig kann die Befreiung rückwirkend erteilt werden.

24

Unerheblich ist, dass der Kläger nicht die Absicht hatte, das Flugzeug dauerhaft in die EU zu verbringen und möglicherweise irrig davon ausging, dass es sich um einen Zollflugplatz handele und er entsprechend vom Zoll kontrolliert werde. Denn das vorschriftswidrige Verbringen i.S. des Art. 202 Abs. 1 Unterabs. 1 Buchst. a und Abs. 2 ZK ist als eine reine Tathandlung zu verstehen. Auf die Vorstellungen oder ein Verschulden des Handelnden kommt es nicht an (Beschluss des Bundesfinanzhofs - BFH - vom 14. April 2014 VII B 213/12, BFH/NV 2014, 1409 m.w.N.).

25

b) Der Kläger schuldet den Zoll gemäß Art. 202 Abs. 3 erster Spiegelstrich ZK. Danach ist Zolls Schuldner u.a. die Person, welche die Ware vorschriftswidrig in das Zollgebiet verbracht hat. Das ist derjenige, der sie tatsächlich (körperlich) in die EU befördert hat, im Luftverkehr also der Flugzeugführer.

26

c) Das HZA hat den Zoll der Höhe nach richtig berechnet. Insbesondere hat es zu Recht einen Zollsatz von 7,7% angesetzt.

27

aa) Grundlage des Zollltarifs der EU ist die Kombinierte Nomenklatur (KN) in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zollltarif (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften - ABl. - Nr. L 256 vom 07. September 1987, S. 1; im Folgenden: VO Nr. 2658/87).

28

Die KN beruht auf dem Harmonisierten System zur Bezeichnung und Codierung der Waren (im Folgenden: HS), das vom Rat für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Zollwesens, jetzt Weltzollorganisation (WZO), ausgearbeitet und durch das am 14. Juni 1983 in Brüssel geschlossene Internationale Übereinkommen über das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren eingeführt und mit dem dazugehörigen Änderungsprotokoll vom 24. Juni 1986 durch den Beschluss 87/369/EWG des Rates vom 07. April 1987 (ABl. L 198, S. 1) im Namen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft genehmigt wurde.

29

Nach Art. 12 Abs. 1 der VO Nr. 2658/87 in der durch die Verordnung (EG) Nr. 254/2000 des Rates vom 31. Januar 2000 (ABl. Nr. L 28, S. 16) geänderten Fassung veröffentlicht die Kommission jährlich in Form einer Verordnung die vollständige Fassung der KN zusammen mit den Zollsätzen, wie sie sich aus den vom Rat der Europäischen Union oder von der Kommission beschlossenen Maßnahmen ergeben. Diese Verordnung gilt jeweils ab dem 1. Januar des folgenden Jahres.

30

Das streitgegenständliche Flugzeug wurde am 11. Juli 2015 in die EU verbracht. Dementsprechend richtet sich die zolltarifliche Einreihung nach der KN in der Fassung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1101/2014 der Kommission vom 16. Oktober 2014 zur Änderung des Anhangs I der VO Nr. 2658/87 (im Folgenden: KN/Stand 2015; ABl. Nr. L 312 vom 31. Oktober 2014).

31

Das HZA hat das Flugzeug zutreffend in die Unterposition 8802 20 00 (Starrflügelflugzeuge und andere Luftfahrzeuge, mit einem Leergewicht von 2.000 kg oder weniger) eingereiht. Der vertragsmäßige Zollsatz (Drittlandszoll) dafür beträgt nach der KN/Stand 2015 7,7% des Zollwertes.

32

bb) Das streitgegenständliche Flugzeug war nicht als ziviles Luftfahrzeug zollfrei.

33

Gemäß den in Titel II der KN/Stand 2015 unter Buchstabe B. geregelten Besonderen Bestimmungen sind zivile Luftfahrzeuge zollfrei (Codenummer im Elektronischen Zolltarif: 8802 20 00 100); diese Zollbefreiung erfolgt aber gemäß Teil I, Titel II Buchst. B Nr. 4 KN/Stand 2015 vorbehaltlich der in den relevanten rechtlichen Bestimmungen der EU festgelegten Bedingungen für die zollamtliche Überwachung solcher Waren (siehe Art. 291 bis 300 der Verordnung Nr. 2454/93 (EWG) der Kommission mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung Nr. 2913/92 (EWG) des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften - ZK-DVO). Die genannten Bestimmungen wurden im Streitfall nicht eingehalten, weshalb eine Einreihung in die Codenummer 8802 20 00 100 ausscheidet. Vielmehr ist die Codenummer 8802 20 00 900 (andere) anzuwenden (vgl. dazu auch Urteil des Thüringer Finanzgerichts vom 14. Februar 2013 2 K 671/12, nv).

34

cc) Die Abgabenschuld konnte entgegen der Ansicht des Klägers auch nicht nach dem für bestimmte Einfuhren aus der Schweiz geltenden Präferenzzollsatz von 0% bemessen werden. Denn Präferenzmaßnahmen können nur im Zusammenhang mit einer Anmeldung der Ware zur Überführung in ein bestimmtes Verfahren angewendet und daher nur dann bei der Berechnung der Zollschuld berücksichtigt werden, wenn eine Zollschuld nach Art. 201 Abs. 1 ZK auf Grund einer entsprechenden Anmeldung entsteht. Denn in den übrigen Fällen der Entstehung einer Zollschuld (wie hier nach Art. 202 ZK) fehlt es an der für die Anwendung der Präferenzmaßnahmen erforderlichen Anmeldung (BFH-Beschluss vom 11. Februar 2003 VII B 318/02, BFH/NV 2003, 674).

35

d) Dem Kläger wurde zu Recht keine Abgabenbefreiung nach Art. 212a ZK gewährt.

36

Nach dieser Vorschrift findet eine im Zollrecht vorgesehene zolltarifliche Begünstigung aufgrund der Art oder der besonderen Verwendung einer Ware, Zollfreiheit oder vollständige oder teilweise Befreiung von den Einfuhr- oder Ausfuhrabgaben gemäß den Art. 21, 82, 145 oder 184 bis 187 ZK auch in den Fällen des Entstehens einer Zollschuld nach den Art. 202 bis 205 ZK Anwendung, sofern im Verhalten des Beteiligten weder betrügerische Absicht noch offensichtliche Fahrlässigkeit liegt und dieser nachweist, dass die übrigen Voraussetzungen für die Begünstigung, die Zollfreiheit oder die teilweise Abgabenbefreiung erfüllt sind.

37

aa) Die in den Besonderen Bestimmungen der KN geregelte Zollfreiheit für zivile Luftfahrzeuge ist als zolltarifliche Begünstigung aufgrund der besonderen Verwendung einer Ware (Art. 21 Abs. 1 Satz 1 ZK) anzusehen. Sie wird aber nicht schon dann gewährt, wenn das Flugzeug die in Teil I Titel II Buchst. B Nr. 2 der Besonderen Bestimmungen der KN genannten Merkmale eines zivilen Luftfahrzeugs aufweist. Vielmehr müssen auch die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sein, von der die Begünstigung abhängig ist (Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union - EuGH - vom 29. Juli 2010 C-371/09, Isaac International, Slg 2010, I-7727). Die KN/Stand 2015 verweist dazu in Teil I Titel II Buchst. B. Nr. 4 der Besonderen Bestimmungen ausdrücklich auf die Art. 291 bis 300 der ZK-DVO. Das bedeutet, dass die betreffenden Waren in den freien Verkehr übergeführt und - unter zollamtlicher Überwachung - der vorgesehenen besonderen Verwendung zugeführt werden müssen. Eine solche Überführung des Flugzeugs in den freien Verkehr zur besonderen Verwendung war im Streitfall zu keinem Zeitpunkt beabsichtigt und kann auch nicht nachträglich bewilligt werden.

38

bb) Auf die Fälle der vollständigen Abgabenbefreiung bei der vorübergehenden Verwendung von Beförderungsmitteln nach Art. 141 ZK i.V.m. Art. 554 und 558 ZK-DVO ist die Vorschrift des Art. 212a ZK nicht (analog) anwendbar. Die Regelung gilt nur für die darin aufgeführten Begünstigungstatbestände (Deimel in Dorsch, Zollrecht, 168. Lieferung, Artikel 212a ZK Rz. 6). Soweit in der Literatur eine Analogie befürwortet wird, wird sie auch dort für Fälle ausgeschlossen, in denen die Begünstigung nicht an die ordnungsgemäße Überführung in den freien Verkehr anknüpft, sondern an das ordnungsgemäße Überführen in ein anderes Zollverfahren wie z.B. die vorübergehende Verwendung (Witte, Zollkodex, Kommentar, 6. Aufl., Art. 212a Rz. 22).

39

2. Die Festsetzung der EUST ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten.

40

a) Im Streitfall liegt ein der EUST unterliegender steuerbarer Umsatz vor.

41

Nach § 1 Abs. 1 Nr. 4 des Umsatzsteuergesetzes in der für das Streitjahr geltenden Fassung (UStG) unterliegt die Einfuhr von Gegenständen im Inland der EUST.

42

Zwar regelt das UStG nicht, unter welchen Voraussetzungen von einer steuerbaren „Einfuhr“ i.S.v. § 1 Abs. 1 Nr. 4 UStG auszugehen ist; der Begriff der „Einfuhr“ lässt sich jedoch anhand von Art. 30 der Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem (MwStSystRL; ABl. EU L 347/1) bestimmen. Danach gilt als Einfuhr eines Gegenstands die Verbringung eines Gegenstands, der sich nicht im freien Verkehr im Sinne des Artikels 24 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV; jetzt: Art. 29 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union - AEUV) befindet, in die Gemeinschaft.

43

Nach der Rechtsprechung des EuGH reicht es für die Verwirklichung des Tatbestandes der EUST nicht aus, dass Gegenstände (körperlich) in das Gebiet der EU gelangen. Vielmehr setzt eine Einfuhr i.S.v. Art. 2 Abs. 1 Buchst. d und Art. 30 MwStSystRL voraus, dass der in das Gebiet der Union verbrachte Gegenstand in den Wirtschaftskreislauf der Union eingeht und einem Verbrauch zugeführt werden kann (vgl. EuGH-Urteile vom 02. Juni 2016 C-226/14 und C-228/14, Eurogate Distribution, ECLI:ECLI:EU:C:2016:405, Zeitschrift für Zölle und Verbrauchsteuern - ZfZ - 2016, 193, Rn. 65, vom 18. Mai 2017 C-154/16, Latvijas Dzelzceļš, ECLI:ECLI:EU:C:2017:392, ZfZ 2017, 241, Rn. 69, und vom 01. Juni 2017 C-571/15, Wallenborn Transports, ECLI:ECLI:EU:C:2017:417, ZfZ 2017, 238, Rn. 54, 56).

44

Gegenstände gelangen insbesondere dann in den Wirtschaftskreislauf der EU, wenn ihre Verwendung die Güter-, Dienstleistungs- und Geldbewegungen zwischen den Wirtschaftssubjekten (insbesondere Unternehmen, private Haushalte, Banken und Versicherungen sowie staatliche Stellen) beeinflusst. Dies war vorliegend der Fall, weil das Flugzeug zur Personenbeförderung auf zwei Inlandsflügen von Würzburg nach Jena und zurück verwendet wurde. Andere Anbieter solcher Personenbeförderungen wurden damit ausgeschlossen.

45

b) Eine Steuerbefreiung nach § 5 UStG bzw. der Einfuhrumsatzsteuer-Befreiungsverordnung (EUSTBV) kommt nicht in Betracht. Zwar wird für Gegenstände, die nur vorübergehend unter vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben eingeführt werden, grundsätzlich auch keine EUST erhoben (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 UStG i.V.m. § 1 Abs. 2 EUSTBV); dies setzt aber voraus, dass das Verfahren der vorübergehenden Verwendung bewilligt wurde und die zollamtliche Überwachung bis zur Wiederausfuhr gewährleistet ist. Hieran fehlt es im Streitfall.

46

c) Die EUST-Schuld ist gemäß § 21 Abs. 2 UStG in sinngemäßer Anwendung des Art. 202 Abs. 1 Satz 1 Buchst. a) ZK entstanden, weil das Flugzeug vorschriftswidrig in die EU verbracht wurde. Auf die Ausführungen oben unter II.1.a) wird verwiesen.

47

d) Der Kläger schuldet die EUST.

48

Wer Schuldner der EUST ist, bestimmt sich gemäß § 13a Abs. 2 i.V.m. § 21 Abs. 2 UStG sinngemäß nach den Vorschriften für Zölle. Zollrechtlich folgt die Abgabenschuldnerschaft des Klägers aus Art. 202 Abs. 3 erster Spiegelstrich ZK. Auf die obigen Ausführungen unter II.1.b) wird insoweit verwiesen.

49

e) Das HZA hat die EUST der Höhe nach richtig berechnet. Die Bemessungsgrundlage für die EUST richtet sich gemäß § 11 Abs. 1 UStG grundsätzlich nach den Vorschriften über den Zollwert. Hinzuzurechnen ist

u.a. der auf das Flugzeug entfallende Zoll (§ 11 Abs. 3 Nr. 2 UStG). Der Steuersatz beträgt 19% (§ 12 Abs. 1 UStG).

50

3. Ist die Abgabenschuld - wie hier gemäß Art. 202 ZK, § 13 Abs. 2 und § 21 Abs. 2 UStG - entstanden und der Abgabenschuldner bekannt, hat die Zollbehörde den Abgabebetrag buchmäßig zu erfassen und dem Schuldner mitzuteilen (Art. 218 Abs. 3 ZK, Art. 221 Abs. 1 ZK). Es steht nicht in ihrem Ermessen, von der Abgabenfestsetzung abzusehen (BFH-Beschluss vom 09. September 2009 VII B 11/09, BFH/NV 2010, 263).

51

Gibt es allerdings für eine Zoll- bzw. EUST-Schuld mehrere Schuldner, haben die Zollbehörden nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden, welche der in Frage kommenden Personen in Anspruch genommen wird (BFH-Urteil vom 20. Juli 2004 VII R 20/02, Zeitschrift für Zölle und Verbrauchsteuer - ZfZ - 2005, 86). Eine solche Ermessensentscheidung darf gemäß § 102 Satz 1 der Finanzgerichtsordnung (FGO) gerichtlich nur dahingehend überprüft werden, ob die gesetzlichen Grenzen des Ermessens überschritten sind oder von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht ist.

52

Das HZA ist davon ausgegangen, dass neben dem Kläger grundsätzlich auch die Flugschule G.. als Gesamtschuldner in Betracht kommt und hat die Abgaben gegen beide festgesetzt. Aus den vorliegenden Akten vermag der Senat nicht abschließend zu beurteilen, ob die Flugschule zu Recht als Halter für die entstandenen Einfuhrabgaben in Anspruch genommen worden ist und ob diese als Gesamtschuldner in Frage kommt. Diese Annahme des HZA ist aber für die vorliegende Streitsache ohne Bedeutung, weil selbst dann, wenn die Flugschule zu Unrecht als Gesamtschuldner behandelt worden sein sollte, die Inanspruchnahme des Klägers als einzig verbleibendem Abgabenschuldner ermessensfehlerfrei war. Außerdem gibt es auch keine Anhaltspunkte dafür, dass das Ermessen des HZA so eingengt war, dass es nur die Flugschule G. hätte in Anspruch nehmen dürfen.

53

4. Über den erstmals während des laufenden Klageverfahrens am 21. Juni 2017 gestellten Antrag auf eine Billigkeitsentscheidung hat das HZA bisher nicht entschieden. Sie ist deshalb nicht Gegenstand des Verfahrens.

54

5. Die Kostenentscheidung beruht auf § 135 Abs. 1 FGO.