

TE Vwgh Erkenntnis 1991/2/14 90/16/0203

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 14.02.1991

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
32/01 Finanzverfahren allgemeines Abgabenrecht;
35/02 Zollgesetz;
92 Luftverkehr;

Norm

BAO §76 Abs1 litd;
LuftfahrtG 1958 §116;
LuftfahrtG 1958 §117;
LuftfahrtG 1958 §12 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §13;
LuftfahrtG 1958 §14;
LuftfahrtG 1958 §17;
LuftfahrtG 1958 §19;
VwRallg;
ZLLV §1 Abs1 Z3;
ZLLV §59;
ZollG 1955 §43 Abs1;
ZollG 1988 §43 Abs1;

Beachte

Besprechung in:ÖStZB 1991, 446;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Iro und die Hofräte Dr. Närr, Mag. Meinel, Dr. Kramer und Dr. Karger als Richter, im Beisein des Schriftführers Kommissär Dr. Lebloch, über die Beschwerde der prot. Fa. N-Internationale Transporte, Spedition und Lagerhaus KG gegen den Bescheid der Finanzlandesdirektion für Tirol vom 17. September 1990, K 11/5/2-7/90, betreffend Eingangsabgabenvergütung nach § 43 ZollG (ausländische Rückware), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführerin hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von S 2.760,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Nach Lage der Akten des Verwaltungsverfahrens hatte das Hauptzollamt Innsbruck am 18. April 1989 auf Antrag der Beschwerdeführerin, die gegenüber der Zollbehörde als Anmelder iSd § 51 Abs. 1 des Zollgesetzes 1988, BGBl. Nr. 644 (ZollG), aufgetreten war, ein gebrauchtes Flugzeug der Marke Cessna 441 für Dipl.Ing. Dr. W als Empfänger zum freien Verkehr durch Verzollung abgefertigt.

Mit dem im Verwaltungsrechtszug ergangenen und nunmehr vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid der Finanzlandesdirektion für Tirol als Abgabenbehörde zweiter Instanz vom 17. September 1990 wurde die Berufung der Beschwerdeführerin gegen den Bescheid des Hauptzollamtes Innsbruck vom 10. Mai 1990, mit welchem der auf § 43 ZollG gestützte Antrag der Beschwerdeführerin vom 18. April 1990 auf Vergütung der anlässlich der Verzollung des streitverfangenen Flugzeuges entrichteten Eingangsabgaben in Höhe von insgesamt 5.056.822 S abgewiesen worden war, nicht stattgegeben. Zur Begründung ihres Bescheides führte die Rechtsmittelbehörde nach Darstellung des Sachverhaltes und Verwaltungsgeschehens, soweit für die Beschwerde von Relevanz, aus, im vorliegenden Falle sei unbestritten, daß das am 18. April 1989 zum freien Verkehr durch Verzollung abgefertigte Flugzeug in Benutzung genommen und am 11. April 1990 für den ausländischen Versender, der das Flugzeug wegen der als fehlend reklamierten Dokumentation (zu einem reduzierten Preis) zurückgenommen habe, wiederausgeführt worden sei. Die Berechtigung des auf Grund dieses Sachverhaltes geltend gemachten Vergütungsanspruches sei somit an dem für in Benutzung genommene Waren normierten Vergütungstatbestand des § 43 Abs. 1 ZollG zu messen. Darnach komme der Beurteilung der Frage, ob die gemäß dieser Gesetzesstelle rechtserhebliche Tatsache der Unbrauchbarkeit der wiederausgeführten Ware gegeben gewesen sei, streitentscheidende Bedeutung zu. Zur Beantwortung dieser Frage sei zunächst, wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 19. Jänner 1973, Zl. 1644/71, Slg. Nr. 4482/F, dargetan habe, nach den Regeln der juristischen Hermeneutik in erster Linie der Wortsinn des Begriffes "Unbrauchbarkeit" zu ermitteln. Da das Tatbestandsmerkmal der Unbrauchbarkeit die Negation des Wortes "Brauchbarkeit" sei und unter "Brauchbarkeit" eines Gegenstandes dessen Eignung zu verstehen sei, einer ihm vorgegebenen Zweckbestimmung zu genügen, beinhalte das Fehlen oder der spätere Verlust dieser Eignung die Bedeutung des Begriffes der Unbrauchbarkeit. Nach dem aktenkundigen Sachverhalt, insbesondere nach dem Inhalt der von der Beschwerdeführerin vorgelegten Unterlagen stehe fest, daß das streitverfangene Flugzeug, das zum Zeitpunkt des Kaufes 1420 Betriebsstunden aufgewiesen habe, nach ca. einjähriger Verwendung nach "Instandsetzung" der geltend gemachten Sachmängel an diversen Geräten durch den ausländischen Versender zurückgenommen worden sei, weil der vom Käufer als fehlend reklamierte Nachweis über die nach der Herstellervorschrift erforderlichen Inspektionen durch entsprechende Dokumentationen (Bestätigung über die durchgeführte Heißeilinspektion am linken und rechten Triebwerk, Unterlagen über die Laufzeit kritischer Triebwerksteile, Unterlagen über die Triebwerkslaufzeit und CESCO-Unterlagen) vom Verkäufer (Versender), der allerdings die Übergabe der Dokumentationen behauptet habe, nicht beschafft werden können (ob die betreffenden Dokumentationen nie vorhanden gewesen oder ob sie in Verlust geraten seien, habe nicht geklärt werden können). Allein durch die bloße Tatsache des Fehlens der erwähnten Dokumentation habe das streitverfangene Flugzeug jedenfalls die Eignung, bestimmungsgemäß verwendet zu werden, nicht verloren. Dies ergebe sich schon daraus, daß das Flugzeug, dessen fehlende Dokumentation der Käufer bereits mit Schreiben vom 25. April 1989, also wenige Tage nach der Übergabe, reklamiert habe, in der Folge weiterhin vom Halter und Betreiber bestimmungsgemäß habe verwendet werden können und auch verwendet worden sei. Das Flugzeug sei auch an den ausländischen Versender, der die Rückstellung in lufttüchtigem Zustand zur Bedingung seiner Zurücknahme gemacht habe (Schreiben vom 20. März 1990), über den Flughafen München, wohin das Flugzeug vom obgenannten Empfänger zwecks Übergabe geflogen worden sei, in die Vereinigten Staaten von Amerika zurückgefliegen worden. Der Umstand, daß nach amerikanischem Recht von den US-Behörden das ausgestellte Lufttüchtigkeitszeugnis im Überprüfungsfall bei fehlendem Nachweis der erforderlichen Dokumentation eingezogen würde und so die Verwendung des Flugzeuges nach den bestehenden Rechtsvorschriften nicht mehr zulässig gewesen wäre, sodaß sich der Halter des Flugzeuges in der Zukunft (ohne Durchführung der erforderlichen Wartungsdienste) behindert gesehen habe, dieses weiter betreiben zu dürfen, vermöge die rechtserhebliche Tatsache der Zurücknahme des Flugzeuges wegen Unbrauchbarkeit iSd § 43 Abs. 1 ZollG nicht zu begründen. Das Fehlen der erforderlichen Flugzeugdokumentationen

lasse, so führte die belangte Behörde im Zusammenhang weiter aus, lediglich den bestätigten (dokumentierten) Nachweis über bestimmte (für die Beurteilung der im Flugverkehr erforderlichen Lufttüchtigkeit relevante) Vorgänge, wie z.B. Betriebsstunden, Heißeilinspektion, Austausch laufzeitbegrenzter Teile, vermissen; es liefere aber nicht den Beweis des tatsächlichen Vorliegens eines die Unbrauchbarkeit des Flugzeuges begründenden technischen Mangels. Vom Käufer seien - abgesehen von den durch Instandsetzung behobenen und daher hier außer Betracht bleibenden Mängeln an bestimmten Geräten - bei seinen Reklamationen gegenüber dem Verkäufer in der Tat auch nicht technische Mängel, sondern es sei vielmehr der Umstand ins Treffen geführt worden, daß ein ausschlaggebender Punkt des Kaufvertrages, nämlich daß die Heißeilinspektion bei 950 Betriebsstunden durchgeführt worden sei, nicht durch entsprechende Dokumentation erfüllt sei (Schreiben des Käufers vom 12. Dezember 1989). Soweit nun mit dem im Berufungsverfahren vorgelegten Sachverständigengutachten vom 25. Mai 1990 festgestellt werde, daß das streitverfangene Flugzeug wegen der fehlenden Dokumentation unabhängig von dessen tatsächlichem technischen Zustand nicht mehr weiter "betreibbar" und daher für den Betreiber "unbrauchbar" geworden sei, sei entgegen dem anzumerken, daß die solcherart bezeichnete Unbrauchbarkeit nicht auf festgestellten Sachmängeln beruhe, sondern darauf, daß "unabhängig vom tatsächlichen technischen Zustand" des Flugzeuges ohne Dokumentation keine behördliche Zulassung erteilt würde bzw. bei der nächsten Überprüfung der Lufttüchtigkeit bis zum Vorliegen der fehlenden Dokumentation der Betrieb des Flugzeuges gesetzlich verboten wäre. Ein solches Betriebsverbot sei vergleichbar mit dem Betriebsverbot im Bereich des gesetzlich geregelten Kraftfahrwesens, wenn die Gültigkeit der gemäß § 57a KFG vorgeschriebenen Überprüfungsbescheinigung (Pickerl) nicht mehr gegeben sei. So wie einem solcherart gegebenen Betriebsverbot durch eine entsprechend dokumentierte Überprüfung des Kraftfahrzeuges zu begegnen sei, sei es im Bereich des gesetzlich geregelten Luftverkehrs zur Erlangung des für den erlaubten Betrieb vorgeschriebenen Lufttüchtigkeitszeugnisses notwendig, die Lufttüchtigkeit auf der Grundlage von Dokumentationen der durchgeführten Wartungen nachzuweisen. Das Fehlen solcher Nachweise erfordere die Durchführung entsprechender, d.h. nach Maßgabe der Betriebsstunden vorgeschriebener Wartungen und Überholungsarbeiten. Daß diese im vorliegenden Falle der Käufer auf eigene Kosten nicht habe durchführen lassen wollen, bilde keinen Grund für die Annahme, das streitverfangene Flugzeug sei im Rahmen seiner Benutzung unbrauchbar geworden. Im Beschwerdefalle liege somit bei richtiger, an der gesetzlichen Vorschrift des § 43 Abs. 1 ZollG orientierter Betrachtung keine durch einen Sachmangel an der benützten Sache verursachte Unbrauchbarkeit vor, sondern vielmehr ein Mangel in der Erfüllung einer Bedingung des Kaufvertrages, nämlich daß für das in gebrauchtem Zustand gelieferte Flugzeug nicht die entsprechende Dokumentation über vorgeschriebene Wartungen vorliege. Die Nichterfüllung dieser Bedingung, die den Käufer im Hinblick auf die zukünftige Erhaltung der Lufttüchtigkeit des Flugzeuges zu äußerst kostspieligen Überprüfungen zwingen würde, und nicht ein im Zuge der Benutzung des Flugzeuges wegen eines Sachmangels eingetretener Verlust der Eignung zur Verwendung des Flugzeuges seien für dessen Zurücknahme durch den ausländischen Versender ausschlaggebend gewesen (Hinweis auf das Schreiben des Verkäufers vom 20. März 1990, demzufolge die Zurücknahme des Flugzeuges unter der Bedingung der Zurückstellung in lufttüchtigem Zustand vereinbart worden sei).

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof, in der Rechtswidrigkeit des Inhaltes des angefochtenen Bescheides sowie dessen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Der Bundesminister für Finanzen legte die Akten des Verwaltungsverfahrens und die von der belangten Behörde erstattete Gegenschrift vor, in der die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde als unbegründet beantragt wird.

Der Gerichtshof hat erwogen:

Im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof erachtet sich die Beschwerdeführerin nach ihrem Vorbringen in dem auf § 43 Abs. 1 ZollG gegründeten Recht auf Vergütung der auf das streitverfangene Flugzeug entfallenden Eingangsabgaben in Höhe von insgesamt 5.056.816 S verletzt. In Ausführung des so bezeichneten Beschwerdepunktes trägt die Beschwerdeführerin unter dem Gesichtspunkt einer inhaltlichen Rechtswidrigkeit im Einklang mit ihrem Vorbringen im Administrativverfahren im wesentlichen vor, im Beschwerdefalle sei die fehlende Betriebssicherheit des Flugzeuges ein Mangel, der die "Unbrauchbarkeit" des Flugzeuges bewirke bzw. einen "Schaden" iSd § 43 Abs. 1 ZollG darstelle. Die fehlende Betriebssicherheit des Flugzeuges werde von der belangten Behörde nicht in Frage gestellt. Sie meine jedoch, die fehlende Betriebssicherheit sei nicht ein Sachmangel, sondern ein Rechtsmangel. Eine "Unbrauchbarkeit" auf Grund von Rechtsmängeln sei nach dem obzitierten Erkenntnis VwSlg. 4482/F keine

"Unbrauchbarkeit" iSd § 43 Abs. 1 ZollG. Das streitverfangene Flugzeug sei nicht betriebssicher gewesen. Die Frage der Betriebssicherheit eines Flugzeuges sei eine technische Frage; sie sei nur dann gegeben, wenn sämtliche Wartungen einwandfrei durchgeführt würden. Lägen entsprechende Wartungsdaten nicht vor, sei die Betriebssicherheit aus technischer Sicht nicht gegeben, weil in solchen Fällen nicht die Gewißheit bestehe, daß das Erforderliche getan worden sei, um technische Gebrechen zu vermeiden. Die fehlende Betriebssicherheit des streitverfangenen Flugzeuges sei ein Sachmangel, der die Einziehung bzw. die Nichterteilung der Zulassung zur Folge habe. Auch die belangte Behörde gehe davon aus, daß die fehlende Betriebssicherheit ein Sachmangel sei, weil der Betreiber des Flugzeuges Wartungen und Überholungsarbeiten hätte durchführen lassen müssen. Nach Ansicht des Sachverständigen seien Betriebssicherheit und Lufttüchtigkeit des streitverfangenen Flugzeuges weder im Zeitpunkt des Erwerbes noch im Zeitpunkt der Wiederausfuhr gegeben gewesen. Die zufolge Fehlens der Wartungsdaten nicht gegebene Betriebssicherheit sei auch ein "Schaden" iSd § 43 Abs. 1 ZollG. Dessen Behebung in der Form der Wiederherstellung der Betriebssicherheit erfordere nämlich kostspielige Überarbeitungen und umfangreiche Überholungsarbeiten. Darüber hinaus könnten auch Rechtsmängel zur Unbrauchbarkeit eines Wirtschaftsgutes führen, weil das Gesetz diesen Begriff nicht auf Sachmängel einschränke. Es spiele daher keine Rolle, ob der Gebrauch eines Wirtschaftsgutes aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich sei. In beiden Fällen liege Unbrauchbarkeit vor. Die systematische Interpretation des Verwaltungsgerichtshofes sei verfehlt. Es sei sachlich nicht gerechtfertigt, zwischen Sach- und Rechtsmängeln zu differenzieren. In beiden Fällen sei der Gebrauch des Wirtschaftsgutes nicht möglich, das Wirtschaftsgut also unbrauchbar. Es entspreche dem Ziel (Zweck) des Gesetzes, die Eingangsabgaben auch bei Unbrauchbarkeit infolge von Rechtsmängeln zurückzuerstatten, weil der Gebrauch im Inland ebenso wie bei Sachmängeln nicht möglich sei.

Die Beschwerde ist nicht begründet.

Der angefochtene Bescheid fußt auf § 43 ZollG. Nach dessen Abs. 1 ist der Einfuhrzoll für ausländische eingeführte Waren, die innerhalb von drei Jahren nach ihrer Abfertigung zum freien Verkehr oder zum Eingangsvormerkverkehr für den ausländischen Versender wiederausgeführt werden, zu vergüten, wenn sie im Zollgebiet keiner Bearbeitung oder Verarbeitung unterzogen wurden; für in Benutzung genommene Waren findet die Vergütung des Zolles nur statt, wenn diese Waren wegen Unbrauchbarkeit oder Schadens vom Versender zurückgenommen werden. Im Zollgebiet notwendig gewordene Instandsetzungen der eingeführten Waren hindern die Vergütung des Zolles nicht. Diese Vorschrift gilt im Beschwerdefalle gemäß § 24 Abs. 2 zweiter Satz UStG für die entrichtete Einfuhrumsatzsteuer sinngemäß, weil nach den Feststellungen der belangten Behörde der Empfänger hinsichtlich des wiederausgeführten Flugzeuges nicht nach § 12 Abs. 1 Z. 2 UStG zum Vorsteuerabzug berechtigt ist.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 19. Jänner 1973, Zl. 1644/71, Slg. Nr. 4482/F, entschieden, daß nach dem Ergebnis einer wörtlichen und systematischen Interpretation die im oben wiedergegebenen Vergütungstatbestand verwendeten Worte "wegen Unbrauchbarkeit oder Schadens" nur in der Bedeutung von Sachmängeln, nicht hingegen auch in der Bedeutung von Rechtsmängeln zu verstehen sind.

Der so erkannte normative Gehalt des § 43 Abs. 1 ZollG ist auch im vorliegenden Beschwerdefall von rechtlichem Gewicht.

Nach heute unbestrittener Auffassung behandelt das ABGB Sachmängel und Rechtsmängel grundsätzlich gleich (Koziol-Welser⁸ I, 242 unter Bezugnahme auf Rabel, Die Haftung des Verkäufers wegen Mangels im Rechte, 315 ff; Gschnitzer in Klang, a.a.O. 530 f; SZ 54/152).

Dieser zivilrechtlichen Gleichbehandlung von Sach- und Rechtsmängeln ist auch der Zollgesetzgeber im ersten Halbsatz des § 43 Abs. 1 ZollG gefolgt: Der Grund der Wiederausfuhr ist belanglos. Die Waren können z.B. auch wegen irrtümlicher Lieferung oder wegen Unverkäuflichkeit wiederausgeführt werden. Dieser Regelung liegt der Gedanke zu Grunde, daß es für die zu schützende inländische Wirtschaft keine Rolle spielt, aus welchen Gründen die Einfuhrlieferungen von Waren, die noch nicht in die Wirtschaft des Zollgebietes eingegangen sind, rückgängig gemacht werden.

Wird jedoch die (weitere) Verwendung einer auf Antrag einer Partei verzollten Ware im Zollgebiet durch eine Beschränkung öffentlichen Rechtes unmöglich gemacht, dann ist eine nachträgliche Vergütung der bereits entrichteten Eingangsabgaben mangels Erfüllung der in § 43 Abs. 1 zweiter Halbsatz ZollG normierten Tatbestandsmerkmale der "Unbrauchbarkeit" oder des "Schadens" rechtens ausgeschlossen.

Nach dem klaren Wortlaut des § 43 Abs. 1 zweiter Halbsatz ZollG gilt diese Vergütungsbestimmung nämlich nur für Waren, die der Empfänger zurückweist, weil sie im maßgebenden Zeitpunkt der Verzollung (vgl. § 6 Abs. 1 ZollG) unbrauchbar oder schadhaft sind. Die Waren dürfen, um den Zollschatz für die inländische Wirtschaft nicht zu beeinträchtigen, nach ihrer Verzollung nicht im Zollgebiet (bestimmungsgemäß) verwendet worden sein, es sei denn, daß erst nach Beginn der Verwendung festgestellt werden kann, daß sie unbrauchbar bzw. schadhaft waren. Diese einschränkende Regelung ist eine Ausprägung des Wirtschaftszollgedankens. Es würde dem Sinn und Zweck des modernen Wirtschaftszolls, der kein Passierzoll ist (vgl. im Zusammenhang das Erkenntnis vom 18. Jänner 1990, ZI. 89/16/0157), widersprechen, wenn dieser Umstand unberücksichtigt bleiben und bei der Wiederausfuhr einer bestimmungsgemäß verwendeten Ware der Zoll in voller Höhe erstattet würde.

Im Beschwerdefall stellte die belangte Behörde im Einklang mit der Aktenlage (insbesondere dem Schreiben des Verkäufers vom 20. März 1990) in rechtlich unbedenklicher Weise fest, daß das streitverfangene Flugzeug, welches im maßgebenden Zeitpunkt seiner Verzollung am 18. April 1989 (vgl. § 6 Abs. 1 ZollG) 1420 Betriebsstunden aufgewiesen hatte, nach bestimmungsgemäßer, zirka einjähriger Verwendung am 11. April 1990 für den ausländischen Versender, der das Flugzeug ausschließlich wegen des als fehlend reklamierten dokumentarischen Nachweises über die bei 950 Betriebsstunden durchzuführende Heißeilinspektion an den beiden Triebwerken (Hot Section Inspection) - zu einem reduzierten Preis und unter der Bedingung, daß es "in lufttüchtigen Zustand" rückgestellt werde - zurückgenommen hatte, über den Flughafen München in die Vereinigten Staaten von Amerika zurückgeflogen (wiederausgeführt) worden ist. Im Schreiben des Dr. W vom 20. Jänner 1990 heißt es unter anderem: "We have flown about 130 hrs since we bought the aircraft".

Die Feststellung im erstinstanzlichen Bescheid, das Flugzeug sei vom 18. April 1989 bis 13. April 1990 benützt worden, blieb im Berufungsverfahren unbestritten.

Sachmängel sind solche, die einer Sache KÖRPERLICH anhaften (Koziol-Welser, a.a.O. 241).

Der Gebrauch der Präposition "wegen" im § 43 Abs. 1 zweiter Halbsatz ZollG im Zusammenhang mit den beiden Substantiva "Unbrauchbarkeit oder Schadens" im Genetiv stellt eine KAUSALE Beziehung dar.

Aus dem in Übereinstimmung mit der Aktenlage von der belangten Behörde festgestellten Sachverhalt ergibt sich, daß das streitverfangene Flugzeug nicht "wegen Unbrauchbarkeit oder Schadens", sondern ausschließlich wegen Fehlens der Flugzeugdokumente über die nach der Herstellervorschrift im Interesse der Betriebssicherheit gelegene und bei 950 Betriebsstunden durchzuführende Wartung (Heißeilinspektion an den beiden Triebwerken) vom Versender zurückgenommen worden war.

Gemäß § 17 des Bundesgesetzes vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz-LFG), BGBl. Nr. 253, ist ein Luftfahrzeug lufttüchtig, wenn nach dem jeweiligen Stand der Technik auf Grund seiner Bauart und technischen Ausrüstung die Betriebssicherheit gewährleistet ist. Nach der Anordnung des § 19 LFG sind Zulassungen (§ 12 lit. a) und Anerkennungen ausländischer Zulassungen (§ 12 lit. b) von Zivilluftfahrzeugen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß das Zivilluftfahrzeug nicht mehr lufttüchtig ist. Gleichzeitig mit dem Widerruf ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden vorzuschreiben.

Die Frage nach der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeuges ist von der Frage, ob die Zulassung des Luftfahrzeuges aufrecht ist, zu unterscheiden, wobei vom aufrechten Bestand der Zulassung so lange auszugehen ist, als sie nicht von der Behörde widerrufen wurde (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 10. September 1986, ZI. 84/03/0363). Hierbei erstreckt sich die Zuständigkeit der österreichischen Luftfahrtbehörden nicht nur auf österreichische Luftfahrzeuge (Personalitätsprinzip), sondern auf Grund der Lufthoheit auf österreichischem Staatsgebiet auch auf Luftfahrzeuge fremder Staatszugehörigkeit (Territorialitätsprinzip-VwSlg. 12807/A).

Die näheren Regelungen betreffend die Lufttüchtigkeit sowie betreffend deren Überprüfung sind in der Zivilluftfahrt- und Luftfahrtgerät-Verordnung - ZLLV 1983, BGBl. Nr. 415, festgelegt.

Damit ist dargetan, daß durch die bloße Tatsache des Fehlens der Dokumentation über die Wartung der beiden Triebwerke das streitverfangene Flugzeug, wie auch seine unbestrittenermaßen erfolgte Verwendung im Ausmaße von 130 Betriebsstunden zeigt, seine EIGNUNG bestimmungsgemäß verwendet zu werden, nicht verloren hat.

Der Umstand, daß die Nichtvorlage des vom Erwerber abverlangten Wartungsnachweises möglicherweise, wie der Sachverständige Dipl. Ing. M in seinem bei den Akten des Verwaltungsverfahrens erliegenden Gutachten vom 25. Mai

1990 dargelegt hat, bei der nächsten Überprüfung der Lufttüchtigkeit den Widerruf der ausländischen Zulassung bzw. die Nichtzulassung des streitverfangenen Flugzeuges in Österreich im Gefolge hat bzw. dies nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten hintangehalten werden kann, stellt - wie die belangte Behörde zu Recht erkannt hat - keinen dem Flugzeug KÖRPERLICH anhaftenden Sachmangel dar.

Da sohin sämtliche rechtserheblichen Tatsachen, die gemäß § 43 Abs. 1 zweiter Halbsatz ZollG als Voraussetzung für eine Zollvergütung von ausländischen Rückwaren normiert sind, fehlen, erweist sich die Rechtsrüge der Beschwerdeführerin als unbegründet.

Auch der im Zusammenhang erhobene Vorwurf, es sei der dem angefochtenen Bescheid zu Grunde gelegte Sachverhalt in einem wesentlichen Punkt aktenwidrig angenommen und das Parteiengehör nicht gewahrt worden, erweist sich als nicht stichhältig. Wie oben dargelegt, stützt sich die von der Beschwerdeführerin bekämpfte Sachverhaltsannahme der belangten Behörde auf das Vorbringen der Beschwerdeführerin im administrativen Instanzenzug, insbesondere auf den bei den Akten des Verwaltungsverfahrens erliegenden Schriftwechsel zwischen dem ausländischen Versender und dem inländischen Empfänger des streitverfangenen Flugzeuges.

Lediglich zur Verfahrensrüge, die belangte Behörde habe den angefochtenen Bescheid durch denselben leitenden Beamten erlassen, der an dem Nichtzustandekommen des ursprünglich vom Hauptzollamt Innsbruck in Aussicht genommenen, dem Erstattungsbegehren der Beschwerdeführerin stattgebenden Bescheides mitgewirkt hat, ist zu bemerken, daß die Beschwerdeführerin damit die Rechtslage verkennt. Die Bestimmungen des § 76 Abs. 1 lit. d BAO, auf die sich die Beschwerde beruft, legen den Organen der Abgabenbehörde die Verpflichtung, sich der Ausübung ihres Amtes wegen Befangenheit zu enthalten, im Rechtsmittelverfahren dann auf, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides mitgewirkt haben. Diese Rechtsvorschrift gilt aber nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes für einen Organwalter der Rechtsmittelbehörde dann nicht, wenn er nur in Ausübung des Aufsichtsrechtes auf den Inhalt des erstinstanzlichen Bescheides Einfluß genommen hat (vgl. Stoll, Handbuch der Bundesabgabenordnung, S 171, und die dort zitierte Judikatur).

Die Entscheidung über den Anspruch auf Ersatz des Aufwandes gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Pauschalierungsverordnung vom 17. April 1989, BGBl. Nr. 206.

Schlagworte

Rechtsgrundsätze Allgemein Anwendbarkeit zivilrechtlicher Bestimmungen Verträge und Vereinbarungen im öffentlichen Recht VwRallg6/1

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1991:1990160203.X00

Im RIS seit

11.07.2001

Zuletzt aktualisiert am

23.10.2015

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at