



EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALDIREKTION
STEUERN UND ZOLLUNION
Zollpolitik, Gesetzgebung, Zolltarif
Zollgesetzgebung

Brüssel, den 13. November 2014
TAXUD/A2/SPE/MRe – taxud.a.2
(2014)4243209

**TAXUD/A2/SPE/2014/010 EN-
REV3**

Arbeitsunterlage

AUSSCHUSS FÜR DEN ZOLLKODEX

Fachbereich Besondere Verfahren

Vorübergehende Verwendung

Beförderungsmittel zur gewerblichen Verwendung oder zum eigenen Gebrauch

(Ersuchen des IBAC um Klarstellung)

I. Hintergrund

Der Internationale Verband für die Geschäftsluftfahrt – International Business Aviation Council (IBAC) – ersuchte um eine Klarstellung hinsichtlich der Auslegung der Begriffe „eigener Gebrauch“ und „gewerbliche Verwendung“ im Zusammenhang mit der vorübergehenden Verwendung von Luftfahrzeugen. Wie der IBAC darlegt, werden diese Begriffe von den Zollbehörden angeblich unterschiedlich ausgelegt, was zu Verwirrungen bei den Betreibern aus Drittländern führt, die Flüge in die EU anbieten.

Der IBAC hat darauf hingewiesen, dass zwischen der Definition der Begriffe „gewerbliche Verwendung“ und „eigener Gebrauch“ von Beförderungsmitteln im Übereinkommen von Istanbul und den Definitionen dieser Begriffe im Zusammenhang mit der weltweiten Luftverkehrssicherheit und wirtschaftlichen Regelungen wesentliche Unterschiede bestehen.

Als kurzfristige Lösung schlägt die Kommission die Ausarbeitung von EU-Leitlinien mit fallspezifischen Beispielen vor, in denen das nachstehende Dokument des IBAC und die Ergebnisse der Diskussion aus den Sitzungen des Ausschusses für den Zollkodex (Fachbereich Besondere Verfahren) berücksichtigt werden. Die Tabelle mit Beispielen wurde durch die Aufnahme der Schlussfolgerungen aus den Sitzungen des Ausschusses für den Zollkodex (Fachbereich Besondere Verfahren) vom 2. Juni und 9. Juli 2014 aktualisiert.

Darüber hinaus sollte eine fachliche Aussprache auf WZO-Ebene im Hinblick auf die Annahme einer Empfehlung in dieser Angelegenheit eingeleitet werden.

II. Vom IBAC bereitgestelltes Dokument

Ersuchen um Klarstellung in Bezug auf die vorübergehende Verwendung von Beförderungsmitteln

Erstellt vom Internationalen Verband für die Geschäftsluftfahrt – International Business Aviation Council (IBAC)¹

Gegenstand: Einige Betreiber von Geschäftsluftfahrzeugen haben Bedenken dahingehend geäußert, dass einige Zollbehörden die Begriffe „eigener Gebrauch“ und „gewerbliche

¹ Der IBAC vertritt weltweit die Interessen der in der Geschäftsluftfahrt tätigen Unternehmen. Er ist ein internationaler Berufsverband ohne Erwerbszweck und ständiger Beobachter bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), der Sonderorganisation der Vereinten Nationen für Fragen des Luftverkehrs mit Sitz in Montreal (Kanada). IBAC-Mitglieder sind die nationalen und regionalen Verbände der Geschäftsluftfahrt in der ganzen Welt und die Betreiber des gesamten Spektrums von Luftfahrzeugen – von der leichten Propellermaschine bis zum Großraumturbojet.

Verwendung“ von Luftfahrzeugen im Zusammenhang mit der Erteilung einer Genehmigung für die vorübergehende Verwendung eines Beförderungsmittels in einem Staat oder einer Zollunion, die aus mehreren Staaten besteht, unterschiedlich auslegen. Wir haben den Verwaltungsausschuss des Übereinkommens über die vorübergehende Verwendung der Weltzollorganisation (WZO) um Leitlinien für Staaten und Betreiber von Beförderungsmitteln ersucht, um unterschiedliche Auslegungen zu vermeiden und ein berechenbares Geschäftsumfeld zu schaffen.

Diskussion

Mit dem Übereinkommen von Istanbul über die vorübergehende Verwendung (im Folgenden das „Übereinkommen“) sollen die für die vorübergehende Verwendung von u. a. Beförderungsmitteln geltenden Vorschriften der Zollbehörden harmonisiert und einheitlich kodifiziert werden. Trotz dieses Ziels haben unterschiedliche Auslegungen in Bezug auf die vorübergehende Verwendung von Beförderungsmitteln – in diesem Fall Geschäftsflugfahrzeuge – insbesondere bei Betreibern aus Drittländern, die Flüge in die EU anbieten, für Verwirrung gesorgt. Zu ähnlichen Situationen könnte es in anderen Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens kommen.

Das Ziel der Betreiber von Geschäftsflugfahrzeugen aus Drittländern, die in die EU fliegen – bzw. aller Betreiber, die in andere Länder fliegen – besteht darin, die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zu respektieren und zu befolgen, einschließlich der Vorschriften der entsprechenden Zollbehörden. Das Ziel besteht nicht darin, Zölle und Verbrauchsteuern wissentlich zu umgehen. Obwohl diese Betreiber in der Regel sehr gut zwischen gewerblichen und nichtgewerblichen Tätigkeiten im Rahmen der Luftfahrtvorschriften unterscheiden können, ist das bei Zollvorschriften im Zusammenhang mit der vorübergehenden Verwendung von Luftfahrzeugen nicht immer der Fall.

Der Geschäftsflugverkehrssektor² hält daher klare, einheitlich anzuwendende Leitlinien für die vorübergehende Verwendung von Luftfahrzeugen für erforderlich. Solche durch fallspezifische Beispiele untermauerte Leitlinien wären für die Betreiber eine wesentliche Unterstützung bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen. Daher ersucht der IBAC den Verwaltungsausschuss um die Ausarbeitung solcher Empfehlungen, einschließlich Beispiele, und bestärkt die Zollbehörden darin, diese Leitlinien einheitlich anzuwenden.

Übereinkommen von Istanbul

Einige Bestimmungen des Übereinkommens dürften in dieser Angelegenheit von besonderer Bedeutung zu sein.

In Kapitel 1 des Übereinkommens werden „Personen“ definiert als „sowohl natürliche als auch juristische Personen, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt“.

Gemäß dem Übereinkommen vereinbaren die Vertragsparteien, Beförderungsmittel für die gewerbliche Verwendung oder den eigenen Gebrauch „zur vorübergehenden Verwendung zuzulassen“. Für die Zulassung zur vorübergehenden Verwendung:

- „müssen die Beförderungsmittel zur gewerblichen Verwendung in einem anderen als dem Gebiet der vorübergehenden Verwendung auf den Namen einer Person zum

² Der Geschäftsflugverkehrssektor besteht im Allgemeinen aus vier Arten von Betreibern: (1) Eigentümer/Betreiber, der das Luftfahrzeug zu Geschäftszwecken nutzt, (2) Flugabteilung großer Unternehmen, (3) Unternehmen für Charterdienste auf Abruf und (4) Anteilseignerschaften. In einigen Fällen kann das Luftfahrzeug einer Person oder einer Gesellschaft auch von einem Unternehmen „betrieben“ werden, das Wartungsarbeiten und die Bereitstellung der Flugbesatzung für den Eigentümer übernimmt.

Verkehr zugelassen sein, die ihren Sitz oder Wohnsitz außerhalb des Gebietes der vorübergehenden Verwendung hat, und von Personen eingeführt und verwendet werden, die von diesem Gebiet aus ihre Geschäftstätigkeit ausüben;³ und

- „müssen die Beförderungsmittel zum eigenen Gebrauch in einem anderen als dem Gebiet der vorübergehenden Verwendung auf den Namen einer Person zum Verkehr zugelassen sein, die ihren Sitz oder Wohnsitz außerhalb des Gebietes der vorübergehenden Verwendung hat, und von Personen mit Wohnsitz in diesem Gebiet eingeführt und verwendet werden.“⁴

Gemäß Artikel 8 der Anlage C des Übereinkommens ist jede Vertragspartei „berechtigt, in den folgenden Fällen die vorübergehende Verwendung zu versagen oder die Bewilligung zu widerrufen: a) für Beförderungsmittel zur gewerblichen Verwendung, die im Binnenverkehr benutzt werden; b) für Beförderungsmittel zum eigenen Gebrauch, die für eine gewerbliche Verwendung im Binnenverkehr benutzt werden“.

In Anlage C des Übereinkommens, die Beförderungsmittel betrifft, wird „gewerbliche Verwendung“ definiert als „die Beförderung von Personen gegen Entgelt oder die gewerbliche Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt“.⁵

In Anlage C wird „eigener Gebrauch“ definiert als „die Beförderung durch den Beteiligten ausschließlich zum persönlichen Gebrauch mit Ausnahme der gewerblichen Verwendung“.⁶

In Anlage C Artikel 1 Buchstabe d wird der Begriff „Binnenverkehr“ definiert als „die Beförderung von Personen oder Waren, die im Gebiet der vorübergehenden Verwendung aufgenommen oder eingeladen und auch innerhalb dieses Gebietes wieder abgesetzt oder ausgeladen werden“.

Notwendigkeit klarer Leitlinien

Die Definitionen der Begriffe „gewerbliche Verwendung“ und „eigener Gebrauch“ von Beförderungsmitteln im Sinne des durch das Übereinkommen geschaffenen Zollverfahrens weisen zwar geringe aber bedeutsame Unterschiede im Vergleich zu den Definitionen dieser Begriffe im Zusammenhang mit der weltweiten Luftverkehrssicherheit und wirtschaftlichen Regelungen auf. Im Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, in weltweit geschlossenen bilateralen Luftverkehrsabkommen und in Regelungen zur nationalen Sicherheit und wirtschaftlichen Regulierung wird die Unterscheidung zwischen gewerblichen und privaten Tätigkeiten im Allgemeinen hauptsächlich auf der Grundlage getroffen, ob es sich um eine öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post mit Luftfahrzeugen handelt.

Zwar ist es von entscheidender Bedeutung, die Definitionen der jeweiligen Regelungen nicht miteinander zu verschmelzen, jedoch hat das Fehlen von Leitlinien für die Zollbehörden und die uneinheitliche Auslegung durch diese in Bezug auf den WZO-Rahmen bei bestimmten Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf die vorübergehende Verwendung bei Flügen in andere Staaten oder Zollgebiete, gegenwärtig insbesondere in die EU, für Verwirrung gesorgt.

³ Anlage C Artikel 5 Buchstabe a.

⁴ Anlage C Artikel 5 Buchstabe b.

⁵ Anlage C Artikel 1 Buchstabe a.

⁶ Anlage C Artikel 1 Buchstabe c.

Beispiele zur Veranschaulichung:

Zur Unterstützung des Ausschusses bei der Entscheidungsfindung führen wir die folgenden Situationen im Zusammenhang mit Beförderungsmitteln an.

<p>1.A.) Ein in Kanada ansässiges Unternehmen fliegt mit einem in Kanada registrierten Flugzeug des Unternehmens von Montreal nach Paris und Nizza, um geschäftliche Treffen mit seinen Zweigstellen, Kunden und Zulieferern abzuhalten. Alle Passagiere sind kanadische Staatsangehörige. Ein in Paris beschäftigter Angestellter des Unternehmens fliegt von Paris nach Nizza, um dort an der Sitzung teilzunehmen. Das Flugzeug fliegt von Nizza zurück nach Montreal.</p> <p><i>Wir sind der Ansicht, dass dieses Beförderungsmittel als eine unentgeltliche Beförderung die Voraussetzungen im Rahmen der vorübergehenden Verwendung erfüllt. Falls nicht, auf welcher zollrechtlichen Grundlage basiert die Ablehnung?</i></p> <p>Würde diese Beförderung als „gewerbliche Beförderung von Waren“ betrachtet werden, wenn das Beförderungsmittel Materialien/Broschüren für Werbezwecke transportieren würde? Hätte dies einen Einfluss darauf, ob das Beförderungsmittel zur vorübergehenden Verwendung zugelassen wird?</p>	<p>1.B.) Ein in der Schweiz ansässiges Unternehmen entsendet zwei Angestellte schweizerischer Staatsangehörigkeit in einem Auto des Unternehmens von Zürich aus zu Sitzungen mit Zweigstellen, Kunden und Lieferanten nach Lyon und Marseille. In Lyon nehmen sie einen französischen Kollegen zur Sitzung in Marseille mit. Die schweizerischen Angestellten kehren mit dem Auto von Marseille direkt nach Zürich zurück.</p> <p><i>Wir sind der Ansicht, dass dieses Beförderungsmittel als eine unentgeltliche Beförderung die Voraussetzungen im Rahmen der vorübergehenden Verwendung erfüllt. Falls nicht, auf welcher zollrechtlichen Grundlage basiert die Ablehnung?</i></p> <p>Würde diese Beförderung als „gewerbliche Beförderung von Waren“ betrachtet werden, wenn das Beförderungsmittel Materialien/Broschüren für Werbezwecke transportieren würde? Hätte dies einen Einfluss darauf, ob das Beförderungsmittel zur vorübergehenden Verwendung zugelassen wird?</p>
<p>Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:</p> <p>„Eigener Gebrauch“ gemäß der Definition in Artikel 555 Absatz 1 Buchstabe B der ZK-DVO (Verordnung (EWG) Nr. 2454/93).</p> <p>Da die Verwendung von Beförderungsmitteln im vorliegenden Fall nicht gegen Entgelt erfolgt, fällt sie nicht unter die Definition der gewerblichen Verwendung, sondern in den Geltungsbereich des eigenen Gebrauchs.</p> <p>Die Beförderung von Materialien/Broschüren des Unternehmens ist nicht der Hauptgrund für die Verwendung des Beförderungsmittels und stellt keine direkte gewerbliche Tätigkeit</p>	<p>Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:</p> <p>Eigener Gebrauch.</p> <p>Der Fall entspricht Beispiel 1.A. Daher wird die durchgeführte Tätigkeit als eigener Gebrauch betrachtet.</p>

<p>dar. Es handelt sich dabei also lediglich um eine „Beförderung von Waren im gewerblichen Rahmen“ und daher um eigenen Gebrauch.</p>	
--	--

<p>2.A.) Ein in Kanada ansässiges Unternehmen fliegt mit einem in Kanada registrierten Flugzeug des Unternehmens von Montreal nach Paris und Frankfurt, um geschäftliche Treffen mit seinen Zweigstellen, Kunden und Zulieferern abzuhalten. Alle Passagiere sind kanadische Staatsangehörige. Ein in Paris beschäftigter Angestellter des Unternehmens fliegt von Paris nach Frankfurt, um dort an der Sitzung teilzunehmen. Das Flugzeug fliegt von Frankfurt zurück nach Montreal.</p> <p><i>Wir sind der Ansicht, dass dieses Beförderungsmittel als eine unentgeltliche Beförderung die Voraussetzungen im Rahmen der vorübergehenden Verwendung erfüllt. Falls nicht, auf welcher zollrechtlichen Grundlage basiert die Ablehnung?</i></p> <p>Würde diese Beförderung als „gewerbliche Beförderung von Waren“ betrachtet werden, wenn das Beförderungsmittel Materialien/Broschüren für Werbezwecke transportieren würde? Hätte dies einen Einfluss darauf, ob das Beförderungsmittel zur vorübergehenden Verwendung zugelassen wird?</p>	<p>2.B.) Ein in der Schweiz ansässiges Unternehmen entsendet zwei Angestellte schweizerischer Staatsangehörigkeit in einem Auto des Unternehmens von Zürich aus zu Sitzungen mit Zweigstellen, Kunden und Lieferanten nach München und Innsbruck. In München nehmen sie einen deutschen Kollegen zur Sitzung in Innsbruck mit. Die schweizerischen Angestellten kehren mit dem Auto von Innsbruck direkt nach Zürich zurück.</p> <p><i>Wir sind der Ansicht, dass dieses Beförderungsmittel als eine unentgeltliche Beförderung die Voraussetzungen im Rahmen der vorübergehenden Verwendung erfüllt. Falls nicht, auf welcher zollrechtlichen Grundlage basiert die Ablehnung?</i></p> <p>Würde diese Beförderung als „gewerbliche Beförderung von Waren“ betrachtet werden, wenn das Beförderungsmittel Materialien/Broschüren für Werbezwecke transportieren würde? Hätte dies einen Einfluss darauf, ob das Beförderungsmittel zur vorübergehenden Verwendung zugelassen wird?</p>
<p>Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:</p> <p>Eigener Gebrauch.</p> <p>Die Beförderung der Angestellten in einem Flugzeug des Unternehmens erfolgt nicht gegen eine unmittelbare Zahlung. Unmittelbare Zahlung bedeutet, dass eine Person, die die Dienstleistung in Anspruch nimmt, für diese Leistung zahlt. Der Fall erfüllt die Bedingungen für den eigenen Gebrauch.</p>	<p>Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:</p> <p>Eigener Gebrauch.</p> <p>Der Fall entspricht Beispiel 2.A. Daher wird die durchgeführte Tätigkeit als eigener Gebrauch betrachtet.</p>

<p>3.A.) Ein in den Vereinigten Arabischen Emiraten ansässiges Unternehmen chartert einen Jet, um seine Angestellten, unter</p>	<p>3.B.) Ein in der Schweiz ansässiges Unternehmen mietet ein Luxusautomobil samt Fahrer an, um ein Team von</p>
---	--

<p>denen kein EU-Staatsbürger ist, von Dubai nach Amsterdam, Paris und Rom zu fliegen. Das Luftfahrzeug befördert über die gesamte Reise hinweg dieselben Passagiere. Der Betreiber erhält die entsprechenden verkehrsrechtlichen Genehmigungen von den einzelnen Staaten. Der Rückflug geht von Rom nach Dubai.</p> <p><i>Wir sind der Ansicht, dass dieses Beförderungsmittel als eine entgeltliche Beförderung die Voraussetzungen im Rahmen der vorübergehenden Verwendung, bei der der Betreiber die erforderlichen verkehrsrechtlichen Genehmigungen erhält, erfüllt. Falls nicht, auf welcher zollrechtlichen Grundlage basiert die Ablehnung?</i></p>	<p>Angestellten mit schweizerischer Staatsangehörigkeit von Zürich aus zu Sitzungen nach München, Innsbruck und Mailand zu bringen. Das Auto befördert über die gesamte Reise hinweg dieselben Fahrgäste. Am Ende der Reise kehrt das Auto nach Zürich zurück.</p> <p>Würde dieses Beförderungsmittel für eine Zulassung zur vorübergehenden Verwendung in Betracht kommen? Falls nicht, auf welcher zollrechtlichen Grundlage basiert die Ablehnung?</p>
<p>Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:</p> <p>Eigener Gebrauch.</p> <p>Die vom Unternehmen vorgenommene Zahlung ist keine unmittelbare Zahlung für die Beförderung der Angestellten, sondern die Miete für den Jet. Daher handelt es sich auch hier um eigenen Gebrauch.</p>	<p>Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:</p> <p>Eigener Gebrauch.</p> <p>Der Fall entspricht Beispiel 3.A. und wird daher als eigener Gebrauch betrachtet.</p>

<p>4.A.) Ein amerikanischer Staatsbürger mit Wohnsitz in den USA ist Eigentümer eines Flugzeugs und leistet monatlich eine Zahlung an eine Verwaltungsgesellschaft für die Bereitstellung einer Flugbesatzung und anderweitiger Unterstützung. Er beschließt, sein Flugzeug zu nutzen, um zu verschiedenen Bestimmungsorten in der EU zu gelangen und einem Fußballturnier beizuwohnen. Dazu lädt er einige Freunde, die alle amerikanische Staatsbürger sind, kostenlos ein. Der Eigentümer des Flugzeugs übernimmt alle Beförderungskosten.</p> <p><i>Wir sind der Ansicht, dass dieses Beförderungsmittel als eine unentgeltliche Beförderung die Voraussetzungen im Rahmen der vorübergehenden Verwendung erfüllt. Falls nicht, auf welcher zollrechtlichen Grundlage basiert die Ablehnung?</i></p>	<p>4.B.) Ein schweizerischer Staatsbürger mit Wohnsitz in der Schweiz ist Eigentümer eines Luxusautomobils, nimmt jedoch gegen Bezahlung die Dienste eines Fahrers in Anspruch. Er beschließt, sein Auto zu nutzen, um zu einem Fußballturnier in Österreich und Deutschland zu gelangen. Dazu lädt er einige Freunde, die alle Staatsbürger der Schweiz sind, kostenlos ein. Der Eigentümer des Autos übernimmt alle Beförderungskosten.</p> <p><i>Wir sind der Ansicht, dass dieses Beförderungsmittel als eine unentgeltliche Beförderung die Voraussetzungen im Rahmen der vorübergehenden Verwendung erfüllt. Falls nicht, auf welcher zollrechtlichen Grundlage basiert die Ablehnung?</i></p>
<p>Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:</p>	<p>Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:</p>

<p>Eigener Gebrauch.</p> <p>Bei der im vorliegenden Fall vorgenommenen Zahlung handelt es sich nicht um ein Entgelt für die Beförderung von Personen im Sinne der Definition der gewerblichen Verwendung, sondern um eine mittelbare Zahlung des Eigentümers des Beförderungsmittels.</p>	<p>Eigener Gebrauch.</p> <p>Der Fall entspricht Beispiel 4.A. Daher wird die durchgeführte Tätigkeit als eigener Gebrauch betrachtet.</p>
---	---

Zur Klärung weiterer Fragen

- Flüge zwischen Ländern eines Zollgebiets: Erachtet der Verwaltungsausschuss Flüge zwischen Orten in zwei verschiedenen Ländern – souveräne Staaten – innerhalb eines Zollgebiets als internationale Flüge oder als Inlandsflüge im Rahmen der Regelungen der Weltzollorganisation? In Bezug auf das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt würde beispielsweise ein Flug zwischen Paris und London als internationaler Flug angesehen werden, während es sich bei einem Flug zwischen Paris und Lyon um einen Inlandsflug handeln würde.

Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex: Die Frage, ob es sich um einen Inlandsflug oder einen internationalen Flug handelt, ist hier nicht relevant. Es handelt sich um „Binnenverkehr“ gemäß Artikel 555 Absatz 1 Buchstabe c der ZK-DVO. Im Fall einer gewerblichen Verwendung ist der „Binnenverkehr“ zulässig, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften es vorsehen (siehe Artikel 558 Absatz 1 Buchstabe c der ZK-DVO). Der Ausschuss für den Zollkodex ist zu dem Schluss gekommen, dass es sich bei allen oben aufgeführten Fällen um eigenen Gebrauch handelt, wobei die Frage, ob der „Binnenverkehr“ zulässig ist, nicht relevant ist.

- Staatsangehörigkeit oder Wohnsitz der Flugbesatzung: Hat die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz der Besatzungsmitglieder (z. B. Piloten, Flugbegleiter) Auswirkungen auf die Entscheidung, ob ein Geschäftsflugzeug zur vorübergehenden Verwendung zugelassen wird? Wenn ja, geben Sie bitte die rechtliche Grundlage dafür an.

Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex: Nur der Wohnsitz des Piloten/Kopiloten ist von Belang (Artikel 558 Absatz 1 Buchstabe b der ZK-DVO). Siehe Beispiele in der Tabelle.

- Definition und Verwendung des Begriffs „Person“: Im Sinne des Übereinkommen sind „Personen“ „sowohl natürliche als auch juristische Personen, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt“. Bei der Unterscheidung zwischen eigenem Gebrauch und gewerblicher Verwendung betrachten einige Zollbehörden den eigenen Gebrauch eines Luftfahrzeugs lediglich als private Nutzung durch Einzelne. Unter welchen Rahmenbedingungen wird der Betrieb eines Luftfahrzeugs als gewerbliche Verwendung und unter welchen Rahmenbedingungen als eigener Gebrauch betrachtet, wenn eine Gesellschaft oder ein Unternehmen, im Sinne des Übereinkommens als „Person“ bezeichnet, ein Luftfahrzeug für ihre/seine eigenen Zwecke betreibt, ohne diesen Betrieb öffentlich gegen Entgelt anzubieten?

Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex: Siehe Beispiele in der Tabelle.

Schlussfolgerung

Wie oben ausgeführt, ersucht der IBAC im Namen des weltweiten Geschäftsluftfahrtsektors um klare, einheitlich anzuwendende Leitlinien für die vorübergehende Verwendung von zu Geschäftszwecken genutzten Luftfahrzeugen. Wir sind gern bereit, den Verwaltungsausschuss des WZO-Übereinkommens von Istanbul in dieser Angelegenheit zu unterstützen.

Februar 2014

III. Erläuterungen des IBAC

– In Bezug auf die Definition des Begriffs „gewerbliche Verwendung“ von Beförderungsmitteln, hier Geschäftsflugfahrzeuge, bedeutet die Beförderung „gegen Entgelt“, dass die Fluggäste für den Luftverkehrsdienst bezahlen (d. h. ein Ticket erwerben) oder das gesamte Luftfahrzeug gechartert wurde, um die Beförderungsleistung zu erbringen.

Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex: „Gewerbliche Verwendung“ gemäß der Definition in Artikel 555 Absatz 1 Buchstabe a der ZK-DVO bedeutet, dass die Fluggäste für den Luftverkehrsdienst bezahlt (d. h. ein Ticket erworben) haben.

– Die Beförderung von Broschüren oder Materialien für Werbezwecke würde die Schwelle zur „gewerblichen Verwendung“ nicht überschreiten. Bei Beförderung von für den Verkauf bestimmten Waren gegen oder ohne Entgelt würde es sich jedoch um einen „gewerblichen“ Flug handeln.

Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex: Wenn, wie bereits angeführt, die Beförderung von Materialien/Broschüren des Unternehmens nicht der Hauptgrund für die Verwendung des Beförderungsmittels ist und diese Beförderung keine direkte gewerbliche Tätigkeit, sondern eine „Beförderung von Waren im gewerblichen Rahmen“ darstellt, dann handelt es sich um eigenen Gebrauch, auch wenn die Broschüren oder Materialien verkauft werden (was in der Regel nicht der Fall ist).

Für zollrechtliche Zwecke gilt ein Flug zwischen zwei beliebigen Orten innerhalb der EU als „Binnenflug“. Flüge zum „eigenen Gebrauch“ können im Rahmen der vorübergehenden Verwendung zwischen zwei beliebigen Orten durchgeführt werden. Flüge zur „gewerblichen Verwendung“ können im Rahmen der vorübergehenden Verwendung auch zwischen zwei beliebigen Orten durchgeführt werden, sofern sie über die erforderlichen Genehmigungen der betroffenen Mitgliedstaaten verfügen.

Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex: Der Ausschuss stimmt den obenstehenden Erklärungen zu.

– Die EU-Staatsangehörigkeit oder der EU-Wohnsitz der Besatzung auf einem nicht in der EU registrierten Luftfahrzeug zur „internen Verwendung“ führt nicht automatisch zu einer Einstufung dieses Fluges als Flug zur gewerblichen Verwendung. – (Wir weisen darauf hin, dass der Begriff „interne Verwendung“ 2016 aus den geltenden EU-Rechtsvorschriften gestrichen wird. Dies ist ein wichtiger Punkt, der in der Zwischenzeit in einem Leitliniendokument zu klären wäre.)

Standpunkt des Ausschusses für den Zollkodex:

Wie bereits angeführt, wird der Begriff „Binnenverkehr“ in Artikel 555 Absatz 1 Buchstabe c der ZK-DVO definiert. Im Fall einer gewerblichen Verwendung ist der „Binnenverkehr“ zulässig, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften es vorsehen (siehe Artikel 558 Absatz 1 Buchstabe c der ZK-DVO). Da die Besatzung nicht für die Beförderungsleistung zahlt, führt die „interne Verwendung“ nicht automatisch zu einer Einstufung eines solchen Fluges als Flug zur gewerblichen Verwendung. Die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz des Flugbegleitpersonals ist im beschriebenen Fall nicht relevant.

In Bezug auf die Streichung des Begriffs „interne Verwendung“ sollte darauf hingewiesen werden, dass auch im Rahmen der modernisierten Zollvorschriften der „Binnenverkehr“ zulässig ist, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften es vorsehen. Die zollrechtlichen Vorschriften beziehen sich jedoch nicht ausdrücklich auf die geltenden Bestimmungen im Bereich des Verkehrs. Dennoch müssen solche Bestimmungen im Zusammenhang mit der vorübergehenden Verwendung auch in Zukunft eingehalten werden.