

BGer 2A.514/2001 vom 29. Juli 2002

Bundesgericht, 2002-07-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_2A.514_2001

FR: TF 2A.514/2001 du 29 juillet 2002

IT: TF 2A.514/2001 del 29 luglio 2002

Regeste

Öffentliche Finanzen & Abgaberecht

Erwägungen

E. 1

Wer die Zollgrenze überschreitet oder Waren über die Zollgrenze befördert, unterliegt der Zollmeldepflicht und hat die gesetzlichen Abgaben zu entrichten (Art. 1 des Zollgesetzes vom 1. Oktober 1925, ZG, SR 631.0). Waren, die eingeführt werden, müssen nach Tarif verzollt werden (Art. 1 Abs. 1 des Zolltarifgesetzes vom 9. Oktober 1986, ZTG, SR 632.10). Solche Gegenstände unterliegen zudem der Einfuhrsteuer (Art. 65 der hier noch anwendbaren Verordnung vom 22. Juni 1994 über die Mehrwertsteuer, MWSTV, SR 641.201). Das Objekt der Einfuhrsteuer ist somit grundsätzlich dasselbe wie beim Zoll. Für das Auslösen der Steuer genügt es, dass der Gegenstand über die Zollgrenze verbracht wird. Ein entgeltliches oder unentgeltliches Umsatzgeschäft ist nicht erforderlich. Auch gemietete Gegenstände unterliegen somit der Steuer. Vorbehalten bleiben Abweichungen wie Zollbefreiungen und -erleichterungen sowie Steuerbefreiungen, die sich aus Staatsverträgen oder besonderen Bestimmungen von Gesetzen oder Verordnungen ergeben (Art. 1 Abs. 2 ZTG , Art. 65 MWSTV). Diese Ausnahmen sind zahlreich. Auch dort, wo kein Zoll erhoben wird, unterliegt aber die Einfuhr von Gegenständen der Einfuhrsteuer, sofern die Einfuhr nicht ausdrücklich von der Steuer befreit ist (Art. 66 Abs. 1 MWSTV ; Dieter Metzger, Kurzkomentar zum Mehrwertsteuergesetz, Muri/Bern 2000, N 1 und 2 zu Art. 73). Kein Zoll und keine Einfuhrsteuer ist zu entrichten u.a. bei Anwendung des Istanbuler Abkommens oder wenn das Freipassverfahren nach Art. 15 ZG zur Anwendung kommt. Im Weiteren sieht Art. 34 der Schiffszollordnung vom 1. November 1940 (SR 631.253.1) eine besondere Ausnahme vom Grundsatz der Einfuhrverzollung für Schiffe vor, sofern diese zum Personen- oder Warentransport über die Grenze dienen und hernach die Schweiz wieder verlassen. Diese Ausnahmen sind im Folgenden zu prüfen.

E. 2.1

Gemäss Art. 1 lit. a und Art. 2 des in Istanbul abgeschlossenen Übereinkommens über die vorübergehende Verwendung vom 26. Juni 1990, das für die Schweiz am 11. August 1995 in Kraft getreten ist (SR 0.631.24, im Folgenden "Abkommen"), dürfen bestimmte Waren - wozu auch Beförderungsmittel gehören - frei von Eingangsabgaben für einen bestimmten Zweck vorübergehend in ein Zollgebiet verbracht werden. Eingangsabgaben sind gemäss Art. 1 lit. b des Übereinkommens neben den Zöllen auch "alle anderen Abgaben, Steuern, Gebühren und sonstigen Belastungen". Vom Abkommen betroffen ist daher auch die Einfuhrsteuer im Sinne von Art. 65 ff. MWSTV , wie das Bundesgericht bereits mit Urteil 2A.519/1998 vom 24. April 2001 (E. 3) festgestellt hat. Als Beförderungsmittel im Sinne des Abkommens gelten u.a. alle Schiffe, auch diejenigen, welche für eine gewerbliche

Verwendung eingeführt werden (Art. 1 lit. a und 2 lit. a der Anlage C zum Abkommen). Für die zoll- und steuerfreie Einfuhr eines Schiffes für die vorübergehende gewerbliche Verwendung ist nach Art. 5 lit. a der Anlage C zum Abkommen erforderlich, dass (1) das Schiff in einem anderen Gebiet als demjenigen der Schweiz zugelassen (immatrikuliert) ist und (2) die Zulassung auf den Namen einer Person, die ebenfalls ihren Sitz oder Wohnsitz ausserhalb des Gebiets der Schweiz hat, erfolgte. Zudem (3) muss das Schiff von Personen eingeführt und verwendet werden, die von einem solchen Gebiet aus (d.h. ausserhalb der Schweiz) ihre Geschäftstätigkeit ausüben. Das geht aus dem französischen Originaltext deutlicher hervor als aus der deutschen und italienischen Fassung.

E. 2.2

Bei der Solarfähre "Helio" handelt es sich um ein ausländisch immatrikuliertes Schiff. Es steht im Eigentum der deutschen K. _____ AG, Umwelt und Energietechnik, in Sulz-Bergfelden, die es gebaut und zur Verwendung im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Strecke zwischen Steckborn und Gaienhofen (D) vermietet hat. Unbestritten ist, dass das Boot für den gewerbsmässigen Personentransport eingesetzt wird und auch über eine Zulassungsurkunde des Landratsamtes Konstanz vom 5. November 1999 für die gewerbliche Schifffahrt auf dem deutschen Teil des Bodensees, ausgestellt auf den Namen der Herstellerfirma und Eigentümerin K. _____ AG, verfügte. Die ersten beiden Voraussetzungen gemäss Art. 5 lit. a der Anlage C zum Istanbuler Übereinkommen sind somit erfüllt, wie unbestritten ist. Streitig ist jedoch, ob die Solarfähre von einer Person, die ihre Geschäftstätigkeit vom Ausland her ausübt, eingeführt und verwendet wird. Der Beschwerdeführer macht geltend, die Stiftung Y. _____ mit Sitz in Konstanz (D) habe im Jahre 2000 die Fähre in die Schweiz eingeführt und hier verwendet. Er habe bestenfalls das Patronat übernommen. Demgegenüber sind die Vorinstanzen der Ansicht, der Beschwerdeführer, mithin eine juristische Person mit Sitz in der Schweiz, habe die Fähre eingeführt und betrieben. Nach dieser Auffassung wäre die Voraussetzung für die Befreiung nach dem Istanbuler Übereinkommen nicht erfüllt.

E. 2.3

Zur Beantwortung der Frage, ob die Fähre im Zeitpunkt der Einfuhr von einer in Deutschland ansässigen Person eingeführt wurde, ist wie die Parteien zu Recht festhalten, von entscheidender Bedeutung, wer über die Fähre aufgrund des Mietvertrages in diesem Zeitpunkt verfügen konnte bzw. wer diese verwendete. Der Beschwerdeführer geht davon aus, dass er noch im Jahre 1999 die Fähre direkt von der deutschen Firma K. _____ AG gemietet und selber betrieben habe. Im Jahre 2000 habe sich jedoch der Sachverhalt insofern geändert, als er die Rechte und Pflichten aus dem Vertragsverhältnis mit dem Betreiber der Fähre, der Firma L. _____, Schifffahrt und Bootsverleih, Gaienhofen (D), auf die Stiftung Y. _____ mit Sitz in Konstanz (D) übertragen habe. Diese Übertragung sei insbesondere im Hinblick auf die Erlangung von öffentlichen Förderungsmitteln erfolgt. Die schriftliche Vereinbarung über die Abtretung datiere vom 5. September 2000, mündlich sei der Vertrag indessen schon im Mai 2000 abgeschlossen worden, wofür es nach Meinung des Beschwerdeführers verschiedene Indizien gibt. Gemäss Mietvertrag zwischen der K. _____ AG und der Stiftung Y. _____ vom 15. Mai 2000 stellte die K. _____ AG als Eigentümerin das Solarschiff "Helio" für den Zeitraum vom 15. Mai 2000 bis 14. Mai 2001 für den Betrieb der Solarfähre der Stiftung Y. _____ zur Verfügung. Aufgrund dieses Vertrages hätte die in Deutschland ansässige Stiftung Y. _____ die Fähre verwenden und demnach in die Schweiz einführen können. Mit Vertrag vom 5. September

2000 trat zudem der Beschwerdeführer seine Rechte und Pflichten aus dem Vertrag mit dem Schifffahrtsunternehmen L. _____ vom 14. Mai 2000 an die Stiftung Y. _____ ab, wobei eine entsprechende mündliche Abmachung bereits im Mai 2000 bestanden haben soll. Diese vertraglichen Abmachungen könnten allenfalls als Indizien dafür gewertet werden, dass die Stiftung Y. _____ über die Solarfähre "Helio" verfügte, wenn nicht das übrige Verhalten des Beschwerdeführers im Widerspruch dazu stünde. Am 14. Mai 2000 beauftragte der Beschwerdeführer selber die Firma L. _____, die Solarfähre "Helio" vom 20. Mai 2000 bis zum 3. Oktober 2000 jeweils am Montag, Mittwoch, Freitag und Samstag sowie während bestimmten Perioden auch an Sonn- und Feiertagen zu betreiben. Dieses Vertragsverhältnis will der Beschwerdeführer zwar auf die Stiftung Y. _____ übertragen haben. Weitere Widersprüche folgen jedoch daraus, dass der Beschwerdeführer im Schreiben vom 17. Mai 2000 sowie in der Beschwerde vom 20. August 2000 an die Oberzolldirektion ausführte, dass "in diesem Jahr die Fähre noch einmal von der K. _____ AG gemietet (wird)" bzw. dass er für die Solarfähre mit der Herstellerfirma K. _____ AG "für die laufende Saison eine Miete, allenfalls einen späteren Mietkauf abgemacht hat". Mieter der Fähre wäre somit der Beschwerdeführer gewesen. Der Beschwerdeeingabe vom 20. August 2000 muss auch entnommen werden, dass das Solarprojekt des Beschwerdeführers von schweizerischen Stellen (des Bundes und des Kantons) offenbar ebenfalls gefördert wurde. Aus der vom UVEK erteilten Konzession geht sodann klar hervor, dass der Beschwerdeführer für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, d.h. insbesondere für den Betrieb, die Einhaltung des Fahrplanes, die Tarif- und Beförderungspflicht sowie für die Rechnungslegung verantwortlich ist. Auch wenn einzelne Rechte und Pflichten wie z.B. der Fährbetrieb an Dritte weitergegeben werden können, steht aufgrund der Konzession fest, dass für den Betrieb der Fähre der Beschwerdeführer verantwortlich war.

E. 2.4

Diese weiteren Umstände und insbesondere das Verhalten des Beschwerdeführers können nur so gedeutet werden, dass die tatsächliche Verfügungsmacht über das Schiff beim Beschwerdeführer war. Die Verträge mit der Stiftung Y. _____ verfolgten offensichtlich den Zweck, von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt Förderungsmittel zu erlangen. Diese flossen an die Stiftung Y. _____, die sich damit am Projekt beteiligt haben mag. Die Verfügungsgewalt über das Schiff lag indessen beim Beschwerdeführer. L. _____ übernahm den Fährbetrieb ausdrücklich im Auftrag des Beschwerdeführers und wurde hierfür vom Beschwerdeführer entschädigt, wie aus dem Vertrag vom 14. Mai 2000 hervorgeht. Auch ging der Überschuss aus dem Verkauf von Fahrkarten an den Beschwerdeführer und nicht an die Stiftung Y. _____, wie ebenfalls diesem Vertrag entnommen werden kann. Die Rechte und Pflichten des Beschwerdeführers aus diesem Vertrag sollen zwar an die Stiftung Y. _____ abgetreten worden sein, doch ergibt sich aus dem Vertrag vom 5. September 2000, welcher die Rechte und Pflichten zwischen dem Beschwerdeführer und der Stiftung Y. _____ festlegt, dass die Stiftung Y. _____ im Auftrag des Beschwerdeführers handelte. Die Stiftung Y. _____ war namentlich verpflichtet, den Fährbetrieb "gemäss vorliegendem Fahrplan" bzw. "den in der Konzession mit dem Bundesamt für Verkehr Bern bewilligten Fährbetrieb" durchzuführen. Die Einnahmen standen dem Beschwerdeführer zu, der die Stiftung Y. _____ für das Projekt zu entschädigen hatte. Zudem war die Stiftung Y. _____ verpflichtet, dem Beschwerdeführer auf Verlangen Einsicht "in die wirtschaftlichen Verhältnisse des Projekts" zu gewähren. Aus beiden Verträgen ist somit zu schliessen, dass sowohl

L. _____ wie auch die Stiftung Y. _____ im Auftrag des Beschwerdeführers handelten und kein Untermietverhältnis vorliegt. Ein schriftlicher Mietvertrag zwischen dem Beschwerdeführer und der K. _____ AG für die Solarfähre liegt für das Jahr 2000 zwar nicht vor, sondern nur ein solcher für das Jahr 1999. Dass ein solches Vertragsverhältnis aber auch für das Jahr 2000 bestand, ist daraus zu schliessen, dass der Beschwerdeführer mit Vertrag vom 14. Mai 2000 die Firma L. _____ mit dem Betrieb der Fähre betraute, und zudem mit schriftlicher Vereinbarung vom 5. September 2000 die Stiftung Y. _____ mit der Durchführung des "Projekts Solarfähre Untersee vom 15. Mai 2000 bis 14. Mai 2001" beauftragte und ihr die Rechte und Pflichten aus dem Vertrag mit L. _____ vom 14. Mai 2000 abtrat. Diese beiden Verträge wären nicht möglich gewesen, wenn kein gültiger Mietvertrag zwischen dem Beschwerdeführer und der Eigentümerin des Bootes, der K. _____ AG, bestanden hätte.

E. 2.5

Im Verfahren vor der Vorinstanz argumentierte der Beschwerdeführer hauptsächlich damit, im Verhältnis zur Stiftung Y. _____ habe er lediglich eine Art Patronat übernommen. Das trifft nach dem Gesagten nicht zu, nachdem er eigenverantwortlich und auf eigene Rechnung den Betrieb der Fähre übernommen durch Hilfspersonen hat ausführen lassen. Vor Bundesgericht macht er geltend, das Vertragsverhältnis zwischen ihm und der Stiftung Y. _____ sei als Transportcharter zu qualifizieren: Er habe sich als kommerzieller Veranstalter Transportleistungen von der Stiftung Y. _____ beschafft. Die Annahme eines Transportcharters setzt indes voraus, dass die Stiftung Y. _____ dem Beschwerdeführer ein Boot mit Bedienungspersonal mietweise überlassen hätte (s. auch Urteil 2A.55/1999 vom 23. Januar 2001, E. 5e). Das trifft aufgrund der tatsächlichen Feststellungen nicht zu. Vielmehr bestand ein Mietverhältnis zwischen der K. _____ AG und dem Beschwerdeführer und beschaffte sich dieser die Dienste von der Firma L. _____. Die Stiftung Y. _____ wurde vorab im Hinblick auf den deutschen Förderpreis eingeschaltet. Wie das Vertragsverhältnis zwischen dem Beschwerdeführer und der Stiftung Y. _____ letztlich rechtlich zu qualifizieren ist, kann offen bleiben. Jedenfalls wurde das Schiff vom Beschwerdeführer betrieben und kann das Vertragsverhältnis zwischen dem Beschwerdeführer und der Stiftung Y. _____ nicht als Transportcharter qualifiziert werden. Die Vorinstanz war auch nicht verpflichtet, weitere Zeugen anzuhören, wie der Beschwerdeführer rügt. Aus den im Verfahren eingereichten Verträgen ergaben sich zwar gewisse Widersprüche, wie dargelegt wurde. Aufgrund der gesamten Umstände und namentlich der Verträge zwischen dem Beschwerdeführer und L. _____ einerseits sowie dem Beschwerdeführer und der Stiftung Y. _____ andererseits steht jedoch fest, dass die Verfügungsgewalt über die Solarfähre weiterhin beim Beschwerdeführer lag. Eine Zeugenbefragung hätte daran nichts ändern können, weshalb die Vorinstanz mangels Erheblichkeit auf dieses Beweismittel verzichten durfte (vgl. BGE 125 I 417 E. 7 S. 430 ; 124 I 208 E. 4 S. 211 f.; 274 E. 5b S. 285). Eine Verweigerung des Anspruchs auf rechtliches Gehör liegt nicht vor.

E. 2.6

Da nach dem Gesagten der Beschwerdeführer, mithin eine in der Schweiz ansässige juristische Person, die Fähre eingeführt und betrieben hat, sind die Voraussetzungen für eine Befreiung von den Einfuhrabgaben nach dem Istanbuler Übereinkommen nicht erfüllt.

E. 3

Zu prüfen ist, ob aus zollrechtlichen Vorschriften die Einfuhr zu befreien war. Der Schiffsverkehr auf Grenzgewässern wie dem Bodensee und Untersee unterliegt gemäss Art. 52 Abs. 1 ZG grundsätzlich den allgemeinen Zollvorschriften. Nach Art. 34 Abs. 1 und 2 der Schiffszollordnung sind jedoch die aus dem Ausland eingehenden Schiffe zollfrei, sofern sie zum Personen- oder Warentransport über die Grenze dienen und hernach die Schweiz wieder verlassen, oder auch wenn sie leer in die Schweiz einfahren, um Waren oder Personen nach dem Ausland zu befördern. Die Vorinstanz hat erwogen, bei den "aus dem Auslande eingehenden Schiffen" im Sinne von Art. 34 der Schiffszollordnung müsse es sich um solche handeln, die im Ausland zugelassen seien und von einem ausländischen Unternehmen oder von Personen mit Wohnsitz im Ausland betrieben würden (angefochtener Entscheid, E. 3a). Diese Auslegung der Schiffszollordnung ist nicht zu beanstanden: Auszugehen ist von Anhang V zur Eisenbahnzollordnung vom 6. Dezember 1926 (SR 631.252.1). Gemäss Ziff. 1 lit. A und B dieses Anhanges werden bei Eisenbahnfahrzeugen ebenfalls nur die in den Wagenpark einer ausländischen Eisenbahngesellschaft eingereichten, einer ausländischen Bahnverwaltung gehörenden Fahrzeuge zollfrei zugelassen; die im Wagenpark einer inländischen Eisenbahngesellschaft eingereichten Fahrzeuge können die schweizerische Zollgrenze zwar in beiden Richtungen zollfrei überschreiten, doch gilt das für im Ausland gebaute Fahrzeuge erst, wenn sie verzollt worden sind. Nach § 48 Abs. 1 und 2 der Eisenbahnzollordnung gilt diese Ordnung zudem für Schifffahrtsunternehmen und den Schiffsverkehr der konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen. Für die Befreiung der "aus dem Auslande eingehenden Schiffe" im Sinne von Art. 34 Abs. 1 und 2 der Schiffszollordnung ist daher erforderlich, dass das Schiff im Ausland zugelassen ist und von einem ausländischen Unternehmen betrieben wird. Das hat die Vorinstanz mit Recht erwogen. Es ist klar, dass die Einfuhr der Solarfähre "Helio" für entgeltliche Fahrten über die Grenze in die Schweiz und von der Schweiz nach dem Ausland nach dem in Erwägung 2 Gesagten auch die Voraussetzungen von Art. 34 der Schiffszollordnung nicht erfüllt. Das Schiff ist zwar im Ausland immatrikuliert und steht im Eigentum eines ausländischen Unternehmens. Es wird jedoch von einer juristischen Person betrieben, die ihren Sitz in der Schweiz hat. Die Zollbefreiung gemäss Art. 34 der Schiffszollordnung kann daher ebenfalls nicht gewährt werden.

E. 4

Für Personen, die wie der Beschwerdeführer in der Schweiz ansässig sind, stellt sich aufgrund der schweizerischen Zollgesetzgebung des Weiteren die Frage, ob in Abweichung von der allgemeinen Zollpflicht Gegenstände im Rahmen der Freipassabfertigung zollfrei in die Schweiz ein- und ausgeführt werden können.

E. 4.1

Freipassverkehr bedeutet, dass bestimmte Waren, die zeitweilig im Zollinland gebraucht oder genutzt werden sollen, mit Freipass zollfrei eingeführt werden dürfen, sofern sie anschliessend zur Wiederausfuhr bestimmt sind. Diese Zollbefreiung trägt dem Umstand Rechnung, dass der Gegenstand nicht dauernd in die Wirtschaft des Landes eingegliedert wird (vgl. Remo Arpagaus, Das schweizerische Zollrecht, in: Koller/Müller/Rhinow/Zimmerli, Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd. 4, Rz. 192 ff.; Camenzind/Honauer/Vallender, Handbuch zum Mehrwertsteuergesetz, Bern 2000, Rz. 1411 ff.). Diesem Grundsatz folgt auch Art. 67 lit. h MWSTV, mit dem die im Freipassverkehr zur vorübergehenden Einfuhr abgefertigten Gegenstände von der Einfuhrsteuer befreit werden (mit Ausnahme des Entgelts für den Gebrauch des

Gegenstandes nach Art. 69 Abs. 1 lit. g MWSTV). An der Stelle des Freipasses kann in bestimmten Fällen die ausweislose Zwischenabfertigung durch Eintragung im Vormerkregister angewendet werden (Art. 107 Abs. 2 der Verordnung vom 10. Juli 1926 zum Zollgesetz, ZV, SR 631.01).

E. 4.2

Der Freipassverkehr kommt grundsätzlich bei allen Waren zur Anwendung, die zeitlich begrenzt für die gewerbliche Verwendung ein- oder ausgeführt werden (Art. 15 Ziff. 6 ZG). Das trifft auch auf Beförderungsmittel für den Personen- und Warentransport über die Grenze zu (Art. 15 Ziff. 1 ZG ; Art. 31 Abs. 4 ZV). Für Schiffe erfolgt die Abfertigung im Freipassverkehr nach den Vorschriften der Schiffszollordnung (Art. 104, Tabelle A Ziff. I/1, ZV). Zollfrei sind danach die aus dem Ausland eingehenden Schiffe, sofern sie dem Personen- oder Warentransport über die Grenze dienen und danach die Schweiz wieder verlassen, auch Schiffe, die leer in die Schweiz einfahren, um Personen oder Waren aufzunehmen (Art. 34 Abs. 1 und 2 der Schiffszollordnung). Es handelt sich um die Zollbefreiung nach Art. 34 der Schiffszollordnung, die bereits erwähnt worden ist (E. 3 hiervor) und die hier nicht angewendet werden kann, weil die Solarfähre "Helio" im Jahre 2000 von einer in der Schweiz ansässigen Person eingeführt und verwendet wurde. Kennzeichnend für den Freipassverkehr ist der Umstand, dass die Ware (noch) nicht dauernd und vollständig in die schweizerische Wirtschaft eingegliedert ist (Arpagaus, a.a.O., Rz. 86, 192). Für den Versuchsbetrieb in der Saison 1999 durfte die Oberzolldirektion noch davon ausgehen, das Schiff sei nicht definitiv im Betrieb des Beschwerdeführers aufgenommen worden, und im Rahmen ihres Ermessens den Freipassverkehr bewilligen. Für die Saison 2000 war diese Voraussetzung indessen klarerweise nicht mehr erfüllt, nachdem der Beschwerdeführer im Besitz der Konzession des UVEK für den Linienbetrieb war und das Schiff für diesen Betrieb über längere Zeit einzusetzen gedachte.

E. 5

Es folgt aus den vorstehenden Erwägungen, dass keine Ausnahme von der Zoll- und Steuerpflicht erfüllt ist. Die Einfuhr der Solarfähre "Helio" in die Schweiz im Jahre 2000 unterliegt daher dem Zoll und der Einfuhrsteuer. Zollzahlungs- und steuerpflichtig ist die Person, welche die Ware oder den Gegenstand über die Grenze bringt, sowie diejenige, für deren Rechnung sie eingeführt werden (Art. 13 Abs. 1 ZG , Art. 68 MWSTV). Ist die Zollmeldepflicht nicht erfüllt worden, so wird der Eintritt der Zollzahlungspflicht auf den Zeitpunkt zurückbezogen, wo die Ware die Grenze überschritten hat (Art. 11 Abs. 2 ZG). Da infolge einer Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes die Abgaben zu Unrecht nicht erhoben wurden, sind diese ohne Rücksicht auf die Strafbarkeit einer bestimmten Person nachzuentrichten (Art. 12 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht, VStR, SR 313.0). Die Fähre wurde vom Beschwerdeführer unter Umgehung der Zollformalitäten eingeführt. Die auf der Solarfähre lastenden Einfuhrabgaben sind daher vom Beschwerdeführer zu entrichten. Betragsmässig sind diese nicht bestritten.

E. 6

Die Beschwerde ist nach dem Gesagten abzuweisen. Die Kosten des bundesgerichtlichen Verfahrens sind dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 156 Abs. 1 OG).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.