

# **BVGer A-1052/2022 vom 6. März 2023**

Bundesverwaltungsgericht, 2023-03-06, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_A-1052\\_2022](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-1052_2022)

FR: TAF A-1052/2022 du 6 mars 2023

IT: TAF A-1052/2022 del 6 marzo 2023

## **Regeste**

Zölle

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021), sofern keine Ausnahme nach Art. 32 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) gegeben ist (Art. 31 VGG). Eine solche Ausnahme liegt nicht vor. Der angefochtene Entscheid ist eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG. Die vormalige EZV bzw. das BAZG ist zudem eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts (Art. 33 VGG). Dieses ist daher für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig (vgl. auch Art. 116 Abs. 4 des Zollgesetzes vom 18. März 2005 [ZG, SR 631.0]). Das Verfahren richtet sich - soweit das VGG nichts anderes bestimmt - nach den Vorschriften des VwVG (Art. 37 VGG).

### **E. 1.2**

Die Beschwerdeführerin ist Adressatin des angefochtenen Entscheids und damit zur Beschwerdeerhebung legitimiert (vgl. Art. 48 Abs. 1 VwVG). Auf die im Übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist daher einzutreten.

### **E. 1.3**

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid grundsätzlich in vollem Umfang. Die Beschwerdeführerin kann mit der Beschwerde neben der Verletzung von Bundesrecht auch die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes sowie Unangemessenheit rügen (Art. 49 VwVG).

#### **E. 1.4.1**

Das Verfahren vor der Vorinstanz wie auch jenes vor dem Bundesverwaltungsgericht wird von der Untersuchungsmaxime beherrscht. Danach muss die entscheidende Behörde den rechtlich relevanten Sachverhalt von sich aus abklären und darüber ordnungsgemäss Beweis führen (vgl. BGE 147 II 209 E. 5.1.3, 144 II 359 E. 4.5.1; Urteil des BVGer A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 1.4.1 m.w.H.).

#### **E. 1.4.2**

Der Untersuchungsgrundsatz wird allerdings modifiziert durch die im Abgaberecht regelmässig gesetzlich vorgesehene Mitwirkungspflicht des Abgabepflichtigen (vgl. auch E. 3.2).

### **E. 1.4.3**

Nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung bildet sich die Behörde unvoreingenommen, gewissenhaft und sorgfältig ihre Meinung darüber, ob der Sachverhalt als rechtsgenügend erstellt zu gelten hat. Sie ist dabei nicht an bestimmte förmliche Beweisregeln gebunden, die genau vorschreiben, wie ein gültiger Beweis zustande kommt und welchen Beweiswert die einzelnen Beweismittel im Verhältnis zueinander haben (André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler/Martin Kayser, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 3. Aufl. 2022, Rz. 3.140). Nachträglich erstellte Beweismittel weisen im Abgaberecht nach konstanter Rechtsprechung nur einen stark eingeschränkten Beweiswert auf (Urteil des BVGer A-722/2022 vom 27. Dezember 2022 E. 1.5.1).

### **E. 1.4.4**

Die Beweiswürdigung endet mit dem Entscheid darüber, ob eine rechtserhebliche Tatsache als erwiesen zu gelten hat oder nicht. Der Beweis ist geleistet, wenn die Behörde gestützt auf die freie Beweiswürdigung zur Überzeugung gelangt ist, dass sich der rechtserhebliche Sachumstand verwirklicht hat (BGE 140 III 610 E. 4.1; Urteil des BVGer A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 1.4.4 m.w.H.).

### **E. 1.4.5**

Gelangt das Gericht trotz genügender Abklärung des Sachverhalts unter Respektierung des Untersuchungsgrundsatzes und aufgrund der (freien) Beweiswürdigung (vgl. E. 1.4.3) nicht zur Überzeugung, eine rechtserhebliche Tatsache habe sich verwirklicht, so stellt sich die Frage, wer die Folgen der Beweislosigkeit trägt (Art. 8 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 [ZGB, SR 210]; BGE 142 V 389 E. 2.2). Im Abgaberecht gilt grundsätzlich, dass die Abgabebehörde die (objektive) Beweislast für Tatsachen trägt, welche die Abgabepflicht als solche begründen oder die Abgabebeforderung erhöhen (steuer- bzw. abgabebegründende und -erhöhende Tatsachen). Demgegenüber ist der Abgabepflichtige für die abgabebefreienden und -mindernden Tatsachen beweisbelastet, das heisst für solche Tatsachen, welche eine Abgabenbefreiung oder -begünstigung bewirken (BGE 147 II 338 E. 3.2, 140 II 248 E. 3.5; Urteil des BVGer A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 1.4.5 m.w.H.).

### **E. 2.1**

Zur Bestimmung des anwendbaren materiellen Rechts sind gemäss einem allgemeinen intertemporalrechtlichen Grundsatz in zeitlicher Hinsicht diejenigen Rechtssätze anzuwenden, die bei der Verwirklichung des zu Rechtsfolgen führenden Sachverhalts in Geltung standen (statt vieler: BGE 129 II 497 E. 5.3.2, 119 Ib 103 E. 5; BVGE 2007/25 E. 3.1; Urteil des BVGer A-4077/2021 vom 11. Mai 2022 E. 1.5.1).

### **E. 2.2**

Bei der Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs am 8. Juni 2020 in die Schweiz (E. 6.5) sind die zu diesem Zeitpunkt gültigen Fassungen der zoll- und mehrwertsteuerrechtlichen Gesetzes- und Ordnungsbestimmungen massgebend, worauf nachfolgend - wo nicht anders vermerkt - referenziert wird.

### **E. 3.1**

Waren, die ins schweizerische Zollgebiet verbracht werden, sind grundsätzlich zollpflichtig und nach dem Zollgesetz vom 18. März 2005 (ZG, SR 631.0) sowie nach dem Zolltarifgesetz vom 9. Oktober 1986 (ZTG, SR 632.10) zu veranlagen (Art. 7 ZG).

Einführen von Gegenständen unterliegen zudem im Allgemeinen der Einfuhrsteuer (Art. 50 ff. des Mehrwertsteuergesetzes vom 12. Juni 2009 [MWSTG, SR 641.20]).

### **E. 3.2**

Wer Waren ins Zollgebiet verbringt, verbringen lässt oder sie danach übernimmt, muss sie unverzüglich und unverändert der nächstgelegenen Zollstelle zuführen oder zuführen lassen (Art. 21 Abs. 1 ZG). Die Zollanmeldung basiert auf dem Selbstdeklarationsprinzip, wonach von der anmeldepflichtigen Person eine vollständige und richtige Deklaration der Ware verlangt wird. Hinsichtlich der diesbezüglichen Sorgfaltspflicht werden an die anmeldepflichtige Person hohe Anforderungen gestellt (Barbara Schmid, in: Kocher/Clavadetscher [Hrsg.], Handkommentar zum Zollgesetz, 2009 [nachfolgend: Zollkommentar], Art. 18 N 3 f.; Botschaft vom 15. Dezember 2003 über ein neues Zollgesetz, BBl 2004 567, 601). Die Zollpflichtigen müssen sich vorweg über die Zollpflicht sowie die jeweiligen Abfertigungsverfahren informieren und die Waren entsprechend zur Veranlagung anmelden. Unterlassen sie dies, haben sie dafür prinzipiell selber die Verantwortung zu tragen. Die Mitwirkungs- und Sorgfaltspflichten des Zollverfahrens gelten auch für die Erhebung der Einfuhrsteuer (vgl. Art. 50 MWSTG; Urteile des BVGer A-4077/2021 vom 11. Mai 2021 E. 2.2, A-6635/2018 vom 7. Januar 2020 E. 3.3, A-2764/2018 vom 23. Mai 2019 E. 2.3.2). Nicht angemeldete Waren werden von Amtes wegen veranlagt (Art. 18 Abs. 3 ZG; zum Ganzen: Urteil des BVGer A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 2.2).

### **E. 3.3**

Die Zollzahlungspflicht obliegt der Zollschuldnerin bzw. dem Zollschuldner (Art. 70 Abs. 1 ZG). Zum entsprechenden Kreis gehören jene Personen, welche die Waren über die Zollgrenze bringen, deren Auftraggeber sowie Personen, die zur Zollanmeldung verpflichtet bzw. damit beauftragt sind oder auf deren Rechnung die Ware ein- oder ausgeführt wird (Art. 70 Abs. 2 ZG). Der Kreis der Zollschuldner ist weit zu ziehen. Die Zollschuldner haften für die Zollschuld solidarisch. Der Rückgriff unter ihnen richtet sich nach dem Obligationenrecht (Art. 70 Abs. 3 ZG). Als Auftraggeberin gilt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung diejenige Person, die die Ware über die Grenze bringen lässt. Als solche gilt nicht nur die (natürliche oder juristische) Person, die im zivilrechtlichen Sinne mit dem Transporteur einen Frachtvertrag abschliesst, sondern jede Person, welche die Wareneinfuhr tatsächlich veranlasst (Urteil des BGer 2C\_420/2013 vom 4. Juli 2014 E. 3.3 f.; Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 20. Dezember 2022 E. 3.3 m.w.H.). Zollschuldner nach Art. 70 ZG sind auch für die Einfuhrsteuer steuerpflichtig (Art. 51 Abs. 1 MWSTG).

#### **E. 3.4.1**

Steuerobjekt der Einfuhrsteuer ist die Einfuhr von Gegenständen, einschliesslich der darin enthaltenen Dienstleistungen ins (Zoll-)Inland (Art. 52 Abs. 1 Bst. a MWSTG).

#### **E. 3.4.2**

Die Steuer auf der Einfuhr wird im Normalfall auf dem von den Parteien vereinbarten und vom Importeur zu entrichtenden Entgelt erhoben (Art. 54 Abs. 1 Bst. a - f MWSTG). Kann nicht auf das Entgelt abgestellt werden, wird die Steuer auf dem Marktwert berechnet. Als Marktwert gilt, was der Importeur oder die Importeurin auf der Stufe, auf der die Einfuhr bewirkt wird, an einen selbständigen Lieferanten oder eine selbständige Lieferantin im Herkunftsland der Gegenstände zum Zeitpunkt der Entstehung der Einfuhrsteuerschuld

unter den Bedingungen des freien Wettbewerbs zahlen müsste, um die gleichen Gegenstände zu erhalten (Art. 54 Abs. 1 Bst. g MWSTG). In die Bemessungsgrundlage sind zudem unter anderem die ausserhalb des Inlandes sowie der Einfuhr geschuldeten Steuern, Zölle und sonstigen Abgaben, mit Ausnahme der zu erhebenden Mehrwertsteuer, einzubeziehen, soweit sie noch nicht darin enthalten sind (Art. 54 Abs. 3 Bst. a MWSTG).

### **E. 3.5**

Unter das Übereinkommen über die vorübergehende Verwendung, abgeschlossen in Istanbul am 26. Juni 1990, von der Bundesversammlung genehmigt am 21. September 1994, für die Schweiz am 11. August 1995 in Kraft getreten (SR 0.631.24; nachfolgend: Istanbul Übereinkommen [IÜ]), fallen nach dessen Art. 1 Bst. a Anlage C als Beförderungsmittel auch Schiffe. Für die abgabebefreite Einfuhr eines Beförderungsmittels zur vorübergehenden Verwendung sind drei Voraussetzungen erforderlich: Erstens muss das betreffende Beförderungsmittel zur gewerblichen Verwendung in einem anderen Gebiet als dem Gebiet der vorübergehenden Verwendung zugelassen sein. Zweitens muss die Zulassung auf den Namen einer Person lauten, die ihren Sitz oder Wohnsitz ausserhalb des Gebiets der vorübergehenden Verwendung hat. Drittens ist das Beförderungsmittel von Personen einzuführen und zu verwenden, die von diesem Gebiet aus ihre Geschäftstätigkeit ausüben (Art. 5 Bst. a der Anlage C IÜ). Unter gewerblicher Verwendung ist dabei u.a. die Beförderung von Personen gegen Entgelt zu verstehen (Art. 1 Bst. b der Anlage C IÜ; vgl. Urteile des BVGer A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.5, A-235/2014 vom 26. Mai 2014 E. 3.1).

#### **E. 3.6.1**

Wer sich oder einem anderen einen unrechtmässigen Zoll- oder Steuervorteil verschafft, insbesondere indem er vorsätzlich oder fahrlässig Waren bei der Einfuhr nicht oder unrichtig anmeldet, begeht eine Widerhandlung gegen die Zoll- bzw. Mehrwertsteuergesetzgebung (vgl. Art. 118 ZG, Art. 96 MWSTG). Sowohl die Zoll- als auch die Mehrwertsteuergesetzgebung gehören zur Verwaltungsgesetzgebung des Bundes. Entsprechend findet bei Widerhandlungen in den jeweiligen Bereichen grundsätzlich das Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht (VStrR, SR 313.0) Anwendung (Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 20. Dezember 2022 E. 3.5.1 m.w.H.).

#### **E. 3.6.2**

Gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. a VStrR sind Abgaben nachzuentrichten, wenn sie infolge einer Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes zu Unrecht nicht erhoben worden sind. Dies gilt «ohne Rücksicht auf die Strafbarkeit einer bestimmten Person» (Art. 12 Abs. 1 VStrR). Die Leistungspflicht im Sinne von Art. 12 VStrR hängt weder von einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit noch von einem Verschulden oder gar der Einleitung eines Strafverfahrens ab. Vielmehr genügt es, dass der durch die Nichterhebung der entsprechenden Abgabe entstandene unrechtmässige Vorteil auf einer objektiven Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes gründet (BGE 129 II 160 E. 3.2, 141 II 447 E. 8.4; Urteile des BGer 2C\_822/2021 vom 26. Januar 2022 E. 5.1.1, 2C\_867/2018 vom 6. November 2019 E. 6.2, 2C\_382/2017 vom 13. Dezember 2018 E. 2.2; Urteil des BVGer A-4077/2021 vom 11. Mai 2022 E. 2.8.2; Stefan Oesterhelt/Laetitia Fracheboud, in: Frank/Eicker/Markwalder/Achermann [Hrsg.], Basler Kommentar, Verwaltungsstrafrecht, 2020, Art. 12 N 5; zum Ganzen: Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 20. Dezember 2022 E. 3.5.2 m.w.H.).

### **E. 3.6.3**

Zu den gestützt auf Art. 12 Abs. 2 VStrR Nachleistungspflichtigen gehört nach dem Gesetzeswortlaut «insbesondere der zur Zahlung der Abgabe Verpflichtete», das heisst für die Zollabgaben jene Personen, welche dem Kreis der Zollschuldnerinnen und Zollschuldner gemäss Art. 70 ZG (E. 3.3) entsprechen. Sie gelten ipso facto als durch die Nichtbezahlung der Abgabe bevorteilt. Sie bleiben selbst dann leistungspflichtig, wenn sie nichts von der falschen bzw. fehlenden Deklaration gewusst haben (BGE 107 Ib 198 E. 6c und d) und wenn sie selber aus der Widerhandlung keinen persönlichen Nutzen gezogen haben (Urteil des BGer 2C\_912/2015 vom 20. September 2016 E. 5.2 m.w.H.; Michael Beusch, Zollkommentar, Art. 70 N 12). Sie gelten als direkt unrechtmässig bevorteilt, weil sie die geschuldeten Abgaben infolge der Widerhandlung nicht entrichten mussten. Der Genuss dieses Vorteils soll den Leistungspflichtigen mit dem Institut der Nachleistungspflicht entzogen werden. Diese Personen - für welche die gesetzliche Vermutung eines unrechtmässigen Vermögensvorteils gilt - haften solidarisch für den gesamten nicht erhobenen Abgabebetrag (Art. 70 Abs. 3 ZG; Urteil des BVer A-4111/2021 vom 20. Dezember 2022 E. 3.5.3 m.w.H.).

### **E. 4.1**

Gemäss Art. 1 Abs. 2 der Revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen (SR 0.747.224.101; nachfolgend auch: Mannheimer Akte), für die Schweiz in Kraft getreten ebenfalls am 17. Oktober 1868 (AS 1967 1597), soll, abgesehen von den darin enthaltenen Vorschriften, kein Hindernis der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden. Bei der Mannheimer Akte handelt es sich um einen völkerrechtlich verbindlichen Staatsvertrag, der in einem konkreten Fall direkt angewendet werden kann, sofern er für die streitigen Belange eindeutig genug formuliert ist (Entscheid der Zollrekurskommission [ZRK] vom 27. April 1998, auszugsweise veröffentlicht in Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB] 63.74 E. 2b; vgl. auch Art. 190 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101]; BGE 122 II 237 E. 4a; Urteil des BVer A-4111/2021 vom 20. Dezember 2022 E. 5.1 m.w.H.).

#### **E. 4.2.1**

Die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und die vom Rhein herkommenden Holzflösse können auf jedem ihnen beliebigen Weg durch das niederländische Gebiet vom Rheine in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren (Art. 2 Abs. 1 Mannheimer Akte). Als zur Rheinschifffahrt gehörig wird jedes Schiff betrachtet, das zur Führung der Flagge eines der Vertragsstaaten berechtigt ist und sich hierüber durch eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag (Art. 2 Abs. 3 Mannheimer Akte; vgl. auch E. 4.5).

#### **E. 4.2.2**

Beim Zusatzprotokoll Nr. 2 vom 25. Oktober 1979 (von der Bundesversammlung genehmigt am 10. Oktober 1980 und in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Februar 1985 [AS 1985 239 238]; Botschaft über zwei Zusatzprotokolle zur «Revidierten Rheinschiffahrtsakte» vom 6. Februar 1980 [BBl 1980 I 1341]; nachfolgend: Zusatzprotokoll Nr. 2) und seinen dazugehörenden Texten handelt es sich um die zweite Änderung der Mannheimer Akte nach ihrer grossen Revision im Jahre 1963 (AS 1967 1589). Die erste Änderung erfolgte 1972 (AS 1975 628; zum Ganzen: BBl 1980 I 1343).

Das Zusatzprotokoll Nr. 2 sollte gemäss der Botschaft die Grundzüge für eine Regelung der Transportbedingungen festlegen, die sich nach der für 1985 vorgesehenen Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals ergeben würden, und sucht damit den Rheinschifffahrtsmarkt vor den Störungen zu bewahren, die durch den Zugang von Schiffen aus Staatshandelsländern zum Rhein hätten auftreten können (BBl 1980 I 1342).

#### **E. 4.2.3**

Die Bevollmächtigten der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Belgien, der Französischen Republik, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs der Niederlande, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die in Strassburg zur Unterzeichnung des Zusatzprotokolls Nr. 2 zu der Revidierten Rheinschifffahrts-Akte zusammengetreten sind, haben bei der Unterzeichnung dieses Protokolls folgende Bestimmungen vereinbart, die integrierende Bestandteile des Zusatzprotokolls sind: Die in Art. 2 Abs. 3 der durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 geänderten Revidierten Rheinschifffahrts-Akte bezeichnete Urkunde darf von der zuständigen Behörde des betreffenden Staates nur für ein Schiff erteilt werden, für das eine echte Verbindung mit diesem Staat besteht, deren Merkmale im einzelnen festgelegt werden auf der Grundlage der Gleichbehandlung zwischen Vertragsstaaten, die auch die notwendigen Massnahmen ergreifen, um eine einheitliche Festlegung dieser Voraussetzungen zu gewährleisten. Sobald die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr gegeben sind, verliert die Urkunde ihre Gültigkeit und ist von der ausstellenden Behörde einzuziehen (Abs. 3 des Zeichnungsprotokolls vom 17. Oktober 1979 zum Zusatzprotokoll Nr. 2 [ebenfalls unter SR 0.747.224.101; AS 1985 241]; zum Ganzen: Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 20. Dezember 2022 E. 5.2.3).

#### **E. 4.3**

Auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiete der vertragschliessenden Staaten liegen, und den im Artikel 2 erwähnten Wasserstrassen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen noch von den Flössen erhoben werden (Art. 3 Abs. 1 Mannheimer Akte). Die Revidierte Rheinschifffahrts-Akte ist somit auch im schweizerischen Zollgebiet anwendbar und zwar auf der Rheinstrecke vom offenen Meer bis nach Rheinfelden bis zum Ende des für Grossschiffe schiffbaren Bereichs bei der Strassenbrücke in Rheinfelden - Rhein-km 143.22 (vgl. Entscheid der ZRK vom 27. April 1998, auszugsweise veröffentlicht in VPB 63.74 E. 4c in fine; zum Ganzen: Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 20. Dezember 2022 E. 5.3).

#### **E. 4.4.1**

Die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe sind berechtigt, Transporte von Waren und Personen zwischen zwei an den in Artikel 3 Absatz 1 genannten Wasserstrassen gelegenen Plätzen durchzuführen. Andere Schiffe sind zur Durchführung solcher Transporte nur nach Massgabe von Bedingungen zugelassen, die von der Zentralkommission festgelegt werden (Art. 4 Abs. 1 Mannheimer Akte).

#### **E. 4.4.2**

Die Bedingungen für den Transport von Waren und Personen zwischen einem an den vorstehend genannten Wasserstrassen gelegenen Platz und einem Platz in einem dritten Staat durch nicht zur Rheinschiffahrt gehörige Schiffe werden in Vereinbarungen zwischen den beiden betroffenen Parteien festgelegt. Die Zentralkommission wird vor Abschluss

derartiger Vereinbarungen konsultiert (Art. 4 Abs. 2 Mannheimer Akte).

#### **E. 4.4.3**

Die vertragschliessenden Staaten werden gegenseitig die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen auf den vorstehend genannten Wasserstrassen in jeder Hinsicht ebenso behandeln wie die eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen (Art. 4 Abs. 3 Mannheimer Akte).

#### **E. 4.5**

Wann ein Schiff auf dem Rhein zur Führung der Schweizerflagge berechtigt ist bzw. welche Urkunden dafür vorausgesetzt sind, regeln das Bundesgesetz über das Schiffsregister vom 28. September 1923 (SR 747.11; nachfolgend auch: Schiffsregistergesetz) und die Schiffsregisterverordnung vom 16. Juni 1986 (SR 747.111).

##### **E. 4.5.1**

Nach Art. 4 Abs. 2 Schiffsregistergesetz wird ein Rheinschiff jedoch nur in das Schiffsregister aufgenommen, wenn die Rheinschiffahrtsbehörde dem Schiffsregisteramt bescheinigt, dass das Schiff: die schweizerische Flagge auf dem Rhein führen darf (Bst. a) und einer wirtschaftlich und geschäftlich selbständigen Unternehmung oder Zweigniederlassung gehört, die über eine für den Betrieb, die Ausrüstung und die Bemannung des Schiffes zweckmässig ausgebaute Betriebsorganisation in der Schweiz verfügt (Bst. b). Als Rheinschiffe gelten Schiffe, die unterhalb Rheinfeldens auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Seitenkanälen zur gewerbmässigen Beförderung von Personen oder Gütern verwendet werden (Art. 8 Abs. 2 der Schiffsregisterverordnung). Schiffe zum privaten Gebrauch gelten demnach nicht als Rheinschiffe, und ihre Betreiber oder Eigentümer haben etwa keinen Anspruch auf abgabenfreien Bezug von Gasöl (Entscheid der ZRK vom 27. April 1998, auszugsweise veröffentlicht in VPB 63.74 E. 3b). Der Eigentümer des Schiffes, das die Voraussetzungen von Artikel 4 erfüllt, ist verpflichtet, dessen Aufnahme in das Schiffsregister zu bewirken, bevor er mit diesem Schiffe die regelmässigen Fahrten aufnimmt (Art. 7 Abs. 1 Schiffsregistergesetz).

##### **E. 4.5.2**

Nach Art. 1 Abs. 2 Schiffsregistergesetz ist die Rheinschiffahrtsbehörde des Kantons, in dessen Schiffsregister ein auf dem Rhein unterhalb Rheinfeldens verwendetes Schiff (Rheinschiff) aufgenommen werden muss, zuständig für die Ausstellung und den Widerruf: der in Art. 2 Abs. 3 Revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 vorgesehenen Urkunde (Bst. a); der Bescheinigung nach Art. 4 Absätze 2 und 3 des Schiffsregistergesetzes (Bst. b).

##### **E. 4.5.3**

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind Rheinschiffahrts- und Hafenpolizeibehörde auf dem Gebiet der Vertragskantone in Vollziehung internationalen, eidgenössischen und kantonalen Rechts mit Bezug auf die Grossschiffahrt auf dem Rhein und den Betrieb von Rheinhafenanlagen, soweit nicht andere Behörden zuständig sind (§ 8 Abs. 1 des Staatsvertrags über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen «Schweizer Rheinhäfen» [«Ports Rhénans Suisses», «Swiss Rhine Ports»] [Rheinhafen-Vertrag] vom 20. Juni 2006, SG 955.400). Die SRH als Rheinschiffahrts- und Hafenpolizeibehörde sind insbesondere Rheinschiffahrtsbehörde

nach Massgabe des Bundesgesetzes über das Schiffsregister (§ 8 Abs. 2 Bst. e des Rheinhafen-Vertrags).

#### **E. 4.5.4**

Die Anmeldung erfolgt beim zuständigen Schiffsregisteramt durch eine schriftliche, vom Anmeldenden unterzeichnete Erklärung (Art. 10 Abs. 1 Schiffsregistergesetz). Die Anmeldung hat zu enthalten die Bescheinigung nach Art. 4 Absätze 2 und 3 bei Rheinschiffen, die zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen oder Gütern verwendet werden (Art. 10 Abs. 2 Ziff. 7bis Schiffsregistergesetz). Die Rheinschiffahrtsbehörde stellt für das Schiffsregisteramt die Bescheinigung aus, dass die besonderen Voraussetzungen für die Aufnahme eines Rheinschiffes ins Schiffsregister erfüllt sind (Art. 18 Abs. 1 Schiffsregisterverordnung).

#### **E. 5**

Im vorliegenden Fall ist streitig und zu prüfen, ob die Beschwerdeführerin Einfuhrabgaben zu entrichten hat. In diesem Zusammenhang ist relevant, ob das streitbetreffene Schiff als Rheinschiff i.S.v. Art. 2 Abs. 3 Mannheimer Akte gilt. Als entscheidende Frage ist zu beurteilen, ob die Beschwerdeführerin zum Zeitpunkt der Einfuhr des streitbetreffenen Schiffs in die Schweiz im Besitz einer RZU war.

#### **E. 5.1**

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass für das Bundesverwaltungsgericht keine Hinweise ersichtlich sind, wonach das IÜ vorliegend einschlägig ist (E. 3.5). Das streitbetreffene Schiff ist zwar in (Land) registriert und verfügt mutmasslich über die notwendigen Verkehrszulassungen. Die Beschwerdeführerin hingegen hat Wohnsitz in der Schweiz, somit innerhalb des Gebiets der vorübergehenden Verwendung. Die Bestimmungen des IÜ sind damit in casu nicht anwendbar (vgl. zum Ganzen auch Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 20. Dezember 2022 E. 7.1).

#### **E. 5.2.1.1**

Die Beschwerdeführerin bringt in ihrer Beschwerde vom 3. März 2022 im Wesentlichen Folgendes vor: Sie sei sich keiner Schuld bewusst gewesen, da sie sich mit dem streitbetreffenen Schiff ja gar nie in der Schweiz habe niederlassen dürfen, was der Plan ihres ganzen Projektes gewesen wäre. Das streitbetreffene Schiff sei nur für eine kurz begrenzte Zeit für ein ganz bestimmtes zeitlich streng begrenztes Vorhaben in der Schweiz gewesen, dies stelle keine Einfuhr dar. Sie (die Beschwerdeführerin) habe sich seit Beginn ihres Vorhabens bei den Schweizerischen Rheinhäfen um die Registrierung in der Schweiz und alle weiteren korrekten Vorgehen bemüht, jedoch hätten ihr die Schweizerischen Rheinhäfen alle üblichen Vorgehen verweigert mit dem Resultat, dass sie in (Land) einen Liegeplatz genommen habe, in (Land) registriert worden sei und die Papiere für das Schiff in (Land) lägen. Selbstverständlich unterliege das streitbetreffene Schiff der Mannheimer Akte. Es habe nie eine Einfuhr stattgefunden, da sie (die Beschwerdeführerin) nie einen festen Liegeplatz in (Ort) erhalten habe. Die Revierzentrale frage bei Ankunft in der Schweiz nach dem Gewicht der Fracht, um die Zollgebühren zu erheben, nicht nach dem Schiff. Das Schiff selbst werde niemals verzollt. Sie (die Beschwerdeführerin) bemühe sich um diese Urkunden. Das streitbetreffene Schiff führe die (Land) Flagge. Es gehöre in den Bereich der Schiffe, von welchen keine Abgabe erhoben werden dürfe. Die Abgabeforderung sei für ihre Einzelfirma im Kulturbereich existenzgefährdend. Ratenzahlungen würden leider an der Sache nichts ändern. Das streitbetreffene Schiff sei

kein Vergnügungsboot, keine Luxusjacht, sondern ein arbeitsintensiver Non-Profit-Kulturfrachter.

#### **E. 5.2.1.2**

Die Vorinstanz entgegnet in ihrer Vernehmlassung vom 2. Mai 2022, nach aktenkundigen Erkenntnissen werde für die erste Einreise des streitbetroffenen Schiffs zu Gunsten der Beschwerdeführerin auf den 8. Juni 2020 abgestellt. Spätestens zu diesem Zeitpunkt sei das streitbetroffene Schiff in das schweizerische Zollgebiet verbracht worden. Die Beschwerdeführerin habe nach eigener Bestätigung das streitbetroffene Schiff zu keinem Zeitpunkt beim Zoll angemeldet. Mit dem streitbetroffenen Schiff seien laut eigenen Angaben der Beschwerdeführerin keine gewerbsmässigen Transporte durchgeführt worden. Es werde lediglich zur Vorbereitung und Durchführung von Kulturveranstaltungen genutzt. Die (primäre) Nutzung eines Schiffs als Veranstaltungsort falle nicht in den Anwendungsbereich der Mannheimer Akte. Das streitbetroffene Schiff sei zwar in (Land) registriert und verfüge mutmasslich über die notwendigen Verkehrszulassungen. In casu käme die Mannheimer Akte nicht zur Anwendung. Demzufolge wäre für das streitbetroffene Schiff eine Zollanmeldung für die vorübergehende Verwendung oder für die definitive Einfuhr in den zollrechtlich freien Verkehr notwendig gewesen. Die Beschwerdeführerin habe bestätigt, dass eine solche Zollanmeldung nicht vorgenommen worden sei. Trotzdem habe die Beschwerdeführerin das streitbetroffene Schiff in die Schweiz verbracht und damit in die Schweiz eingeführt. Da auch die Bedingungen der Einfuhr zur vorübergehenden Verwendung nicht eingehalten worden seien, das streitbetroffene Schiff aber dennoch ohne Zollanmeldung in das Zollgebiet verbracht worden sei, gelte das Schiff als zollpflichtig und müsse veranlagt werden. Die Nichtanmeldung des streitbetroffenen Schiffs (weder zur vorübergehenden Verwendung noch zur definitiven Einfuhr in den zollrechtlich freien Verkehr) erfülle den objektiven Tatbestand von Art. 118 ZG sowie von Art. 96 Abs. 4 Bst. a MWSTG. Die auf dem streitbetroffenen Schiff lastenden Abgaben und Steuern seien folglich nach Art. 12 Abs. 1 VStrR nachzuentrichten. Zusammenfassend würden auf dem streitbetroffenen Schiff infolge Unterlassens der Einfuhranmeldung durch die Beschwerdeführerin Zollabgaben in Höhe von Fr. 8'640.- und Mehrwertsteuern in Höhe von Fr. 10'675.30 lasten. Die Beschwerde sei bezüglich der von der Vorinstanz zu viel verlangten Mehrwertsteuer im Umfang von Fr. 415.90 gutzuheissen. Im Weiteren habe sie (die Vorinstanz) den Verzugszins in der Verfügung nicht korrekt ermittelt. Die neue Berechnung ergebe, dass die Beschwerdeführerin einen Verzugszins in Höhe von Fr. 895.40 (anstatt Fr. 6'463.10) schulde. Der geschuldete Gesamtbetrag (samt reduzierter Mehrwertsteuer) betrage demnach Fr. 20'210.70. Die Beschwerde sei deshalb insgesamt im Betrag von Fr. 5'983.60 gutzuheissen.

#### **E. 5.2.2.1**

In ihrer Eingabe vom 15. Juni 2022 reicht die Beschwerdeführerin eine (soweit ersichtlich) undatierte, von der zuständigen (ausländischen) Behörde ausgestellte RZU mit Gültigkeitsdauer von 19. Mai 2022 bis 19. Mai 2024 nach. Sie ergänzt, eine RZU habe einmal «ganz verschmiert und zerknittert in einer Ecke» gelegen. Sie (die Beschwerdeführerin) habe dieses Papier in einer furchtbaren folgenschweren Ahnungslosigkeit entsorgt. Bis sie endlich über ganz viele Ecken an die richtige Stelle gekommen sei, sei es überhaupt kein Problem gewesen, diese Urkunde auszustellen.

#### **E. 5.2.2.2**

Dazu hält die Vorinstanz in ihrer Stellungnahme vom 4. Juli 2022 fest, die von der Beschwerdeführerin mit Eingabe vom 15. Juni 2022 vorgelegte RZU sei am 19. Mai 2022 in (Ort) ausgestellt worden und sei bis am 19. Mai 2024 gültig. Dies bedeute, dass die Beschwerdeführerin für das streitbetreffene Schiff bis anhin keine Urkunde habe vorlegen können, welche die Rheinschiffahrtzugehörigkeit im Einfuhrzeitpunkt bestätige. Eine rückwirkende Gültigkeit sei weder auf der Urkunde erkennbar noch in den Bestimmungen der Mannheimer Akte bzw. ihrer Zusatzprotokolle vorgesehen. Eine RZU für den relevanten Zeitpunkt liege demnach nicht vor. Ausserdem könnten Rheinschiffe zwar in jedem Rheinanliegerstaat registriert werden. Zur Ausstellung der RZU sei jedoch die Behörde des Staates zuständig, zu welchem eine sog. «echte Verbindung» nachgewiesen werden könne (z.B. Sitz der Unternehmung, effektiver Mittelpunkt, an dem die relevanten Entscheidungen getroffen werden). Diese Verbindung bestehe in casu wahrscheinlich am ehesten mit der Schweiz. Die RZU sei jedoch durch die Behörden in (Land), mithin einer unzuständigen Stelle, ausgestellt worden. Aus den genannten Gründen könne sich die Beschwerdeführerin für die Einfuhr des streitbetreffenen Schiffs - trotz der nun vorgelegten Urkunde - noch immer nicht auf das Privileg der Schifffahrtswahl für zur Rheinschiffahrt zugehörige Schiffe berufen, weshalb an den in der Vernehmlassung vom 2. Mai 2022 gestellten Anträgen festgehalten werde.

#### **E. 5.2.3**

Am 31. Januar 2023 reicht die Beschwerdeführerin schliesslich eine Expertise von «[Name], registered inland surveyor», datiert vom 20. Januar 2023, ein. Gemäss dieser weist das Schiff einen Verkehrswert von 85'000.- auf. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich um einen Spezialkahn handle und deshalb die Investition für das Inventar und die Holzarbeiten keinen Wert für einen neuen Eigentümer hätten.

### **E. 6**

In tatbestandlicher Hinsicht lässt sich - soweit vorliegend von Relevanz -den Akten Folgendes entnehmen:

#### **E. 6.1**

Beim streitbetreffenen Schiff handelt es sich um ein ehemaliges Motorschiff, welches (Jahr) von (Firma) erbaut wurde. Die Beschwerdeführerin hat das streitbetreffene Schiff im Jahr 2009 in (Land) für 65'000.- notariell beglaubigt käuflich erworben. In der Folge kamen Kosten für den Ausbau, Umbau und Einbau z.B. einer Heizung dazu, weshalb sich der Gesamtwert zum (von der Vorinstanz ursprünglich angenommenen) Zeitpunkt der Einfuhr Anfangs Februar 2017 (E. 6.5) nach Eigendeklaration anlässlich ihrer Befragung vom 27. April 2021 auf Fr. 130'000.- beläuft (Akten der Vorinstanz Nr. 000071). Die Beschwerdeführerin ist somit Eigentümerin des streitbetreffenen Schiffs (Akten der Vorinstanz Nr. 000069).

#### **E. 6.2**

Weitere Angaben zum streitbetreffenen Schiff sind aus dem Schiffszeugnis ersichtlich. Es weist eine Länge über alles von (...) Meter und eine Breite über alles von (...) Meter auf. Es hat einen Tiefgang ü.a. von (...) Meter. Die Tonnage beträgt (...) Tonnen Verdrängung. Das Nettogewicht bemisst sich auf (...) kg. Das streitbetreffene Schiff wird im Schiffszeugnis als Mehrzweckfahrzeug definiert.

### **E. 6.3**

Für das streitbetroffene Schiff konnte die Beschwerdeführerin keine schweizerischen Verzollungsbelege vorweisen und bestätigte, dass das Rheinschiff weder definitiv noch vorübergehend angemeldet und verzollt wurde.

### **E. 6.4**

Die Beschwerdeführerin hat wiederholt ausgeführt, dass mit dem streitbetroffenen Schiff keine gewerbsmässigen Transporte durchgeführt würden. So hat die Beschwerdeführerin in ihrer Beschwerde auch angemerkt, dass sie «ohne Geschäfte zu machen durch die Schweiz fahre und wieder wegfahre» (Beschwerde vom 3. März 2022, Ziff. 2.6). Laut Aussage der Beschwerdeführerin anlässlich ihrer Einvernahme vom 27. April 2021 dient das streitbetroffene Schiff als «Vereinslokal» (Akten der Vorinstanz Nr. 000073), und sie habe das streitbetroffene Schiff nicht für den gewerbsmässigen Personen- oder Gütertransport verwendet. Das streitbetroffene Schiff werde ausschliesslich zur Durchführung von Kulturveranstaltungen genutzt (Akten der Vorinstanz Nr. 000072). Ausserdem hat die Beschwerdeführerin nie grenzüberschreitende Transporte zwischen zwei Vertragsstaaten behauptet.

### **E. 6.5**

Ursprünglich ging die Vorinstanz davon aus, dass die erste «massgebende Einreise» des streitbetroffenen Schiffs im Hafen (Ort) im Februar 2017 erfolgt sei. Später revidierte die Vorinstanz diese Einschätzung: Gemäss Aussagen der Beschwerdeführerin erfolgte die allererste Einreise mit dem streitbetroffenen Schiff am 4. Juni 2009, für weniger als 24 Stunden. Es sei - vermutlich «2-3 Jahre» später - ein weiterer Aufenthalt in der Schweiz für einige Tage erfolgt (Einvernahme vom 27. April 2021; Akten der Vorinstanz Nr. 000070). Anlässlich dieser ersten Einreise seien weder Personen noch Güter an Bord gewesen. «Wir hatten einzig mein Schiff in die Schweiz überführt.» (Einvernahme vom 27. April 2021, Akten der Vorinstanz Nr. 000071). Im Zuge des Verfahrens wurde festgestellt, dass sich das streitbetroffene Schiff wiederholt in der Schweiz befand, u.a. erneut seit dem 8. Juni 2020. Aktenkundig ist eine Meldung des Zoll (...) vom 5. Oktober 2020 über das streitbetroffene Schiff, welches sich seit dem 8. Juni 2020 am Rheinufer in der Schweiz befinde (Akten der Vorinstanz Nr. 000001). Da sich laut Aussagen der Vorinstanz in den vorliegenden Akten kein Hinweis darauf finden lässt, dass die Beschwerdeführerin im Februar 2017 mit dem streitbetroffenen Schiff in die Schweiz eingereist ist, stellte die Vorinstanz auf die erste belegte Einreise vom 8. Juni 2020 ab (zum Ganzen: Vernehmlassung vom 2. Mai 2022, Rz. 4).

### **E. 6.6**

Der Heimathafen des streitbetroffenen Schiffs liegt in (Ort), in (Land). Der offizielle Liegeplatz ist in (Ort), (Land) (angefochtene Verfügung vom 1. März 2022, Ziff. 1.5). Im Zeitpunkt des (von der Vorinstanz angenommenen) Grenzübertritts in die Schweiz bzw. im Einfuhrzeitpunkt am 8. Juni 2020 (E. 7.1) fuhr das streitbetroffene Schiff unter (Land) Flagge.

### **E. 6.7**

Die Beschwerdeführerin hat sich gemäss eigenen Aussagen wiederholt um eine Registrierung in der Schweiz bemüht, jedoch ohne Erfolg (Einvernahme vom 27. April 2021; Akten der Vorinstanz Nr. 000074). Ob das streitbetroffene Schiff im Schiffsregister

des Rheinschiffahrtsamts (Ort) eingetragen ist, weiss die Beschwerdeführerin nicht (Akten der Vorinstanz Nr. 000072). Obwohl die Beschwerdeführerin zusicherte, die vorhandene Urkunde (welche die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt bestätigt) nachzureichen (Akten der Vorinstanz Nr. 000072), wurde eine solche Urkunde der Vorinstanz zu keiner Zeit (und demzufolge auch nicht zum Zeitpunkt der Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs in die Schweiz am 8. Juni 2020) vorgelegt.

#### **E. 6.8**

Die von der Beschwerdeführerin mit ihrer Eingabe vom 5. Juni 2022 nachgereichte, von einer (ausländische) Behörde in (...) ausgestellte RZU (ohne klar ersichtliches explizites Ausstellungsdatum) hat eine Gültigkeitsdauer von 19. Mai 2022 bis 19. Mai 2024.

#### **E. 6.9**

Gemäss Schreiben der Steuerverwaltung des Kantons (...) vom 20. April 2021 wird für den (offenbar wie die Einzelfirma lautenden; Sachverhalt, Bst. A.a, Akten der Vorinstanz Nr. 000148) Verein «B.\_\_\_\_\_» die Steuerbefreiung für die kantonalen Steuern wie auch für die direkte Bundessteuer anerkannt.

#### **E. 7**

Nach dem Dargelegten ergibt sich für den vorliegenden Fall Folgendes:

##### **E. 7.1**

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs auf den Zeitpunkt der ersten belegten Einreise am 8. Juni 2020 datiert hat (E. 6.5), was sich (v.a. betreffend Verzugszins) zu Gunsten der Beschwerdeführerin auswirkt.

##### **E. 7.2.1**

Der RZU kommt im internationalen Kontext der Rheinschiffahrt in Bezug auf die Rechtssicherheit hohe Bedeutung zu (Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 22. Dezember 2022 E. 8.3). Das faktische Vorliegen der RZU ist unerlässlich, damit das entsprechende Schiff als ein der Rheinschiffahrt zugehöriges Schiff gemäss Mannheimer Akte gelten kann (Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 22. Dezember 2022 E. 8.4).

##### **E. 7.2.2**

Zum Zeitpunkt der Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs am 8. Juni 2020 konnte die Beschwerdeführerin (als Eigentümerin des streitbetroffenen Schiffs; E. 6.1) unstreitig keine RZU vorweisen (E. 6.6). Dass die Beschwerdeführerin laut eigenen Angaben früher über eine RZU verfügt haben will (E. 5.2.2.1), vermag sie nicht rechtsgenügend nachzuweisen. Sie hat die Folgen der Beweislosigkeit dieser abgabenaufhebenden Tatsache zu tragen (E. 1.4.5). Daran ändert auch die im Beschwerdeverfahren von der Beschwerdeführerin eingebrachte, von einer (ausländische) Behörde neu ausgestellte RZU mit Gültigkeit ab 19. Mai 2022 bis 19. Mai 2024 nichts (E. 6.8). Denn eine entsprechende Rückwirkung dieser RZU ergibt sich - nicht zuletzt aufgrund der erwähnten Bedeutung für die Rechtssicherheit betreffend die Rheinschiffahrt - weder aus der Mannheimer Akte und dessen Zusatzprotokolle noch aus den betreffenden Urkunden (Urteil des BVGer A-4111/2021 vom 22. Dezember 2022 E. 9.5). Somit erübrigen sich auch die Prüfung, inwieweit das streitbetroffene Schiff zum Zeitpunkt der Einfuhr in die Schweiz am 8. Juni 2020 gewerbsmässig genutzt wurde, ebenso wie die Klärung der Frage, ob die referierende (ausländische) Behörde tatsächlich zuständig ist für die Ausstellung der nachgereichten

RZU mit Gültigkeit ab 19. Mai 2022 bis 19. Mai 2024 (E. 5.2.2.2).

### **E. 7.3**

Aus der Steuerbefreiung gemäss Schreiben der Steuerverwaltung des Kantons (...) vom 20. April 2021 für den Verein «B.\_\_\_\_\_» kann die Beschwerdeführerin schon deshalb nichts zu ihren Gunsten ableiten, weil die Steuerbefreiung (nur) für kantonale Steuern wie auch für die direkte Bundessteuer gilt und nicht für die Zollabgaben und die Mehrwertsteuern (E. 6.9). Es kann somit offen bleiben, inwieweit der Verein «B.\_\_\_\_\_» (oder in der angefochtenen Verfügung vom 1. März 2022 in Ziff. 1.10 auch als «Verein MS C.\_\_\_\_\_» bezeichnet) mit der (gleichnamigen) Einzelfirma zusammenhängt (zu den entsprechenden Unklarheiten Akten der Vorinstanz Nr. 000075).

### **E. 7.4**

Mit der Vorinstanz ist festzuhalten, dass der durch die Nichterhebung der geschuldeten Einfuhrabgaben unrechtmässig erlangte Vorteil der Beschwerdeführerin - unabhängig von der strafrechtlichen Beurteilung - auf einer objektiven Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes gründet (E. 3.6.2).

#### **E. 7.5.1**

Die Beschwerdeführerin kritisiert die vorinstanzlich mit Vernehmlassung vom 2. Mai 2022 (Sachverhalt, Bst. B.b) korrigierte konkrete frankenmässige Abgabeberechnung in der Gesamthöhe von Fr. 20'210.70 (Einfuhrmehrwertsteuern sowie Zollabgaben gemäss Zolltarifnummer 8901.9000 [streitbetroffenes Schiff], zollpflichtiges Gewicht gemäss eigener Deklaration sowie Verzugszins) nicht explizit. Es ist aber zu prüfen, ob die von der Beschwerdeführerin am 31. Januar 2023 eingereichte Expertise («[Land] Barge Suveyor», datiert vom 20. Januar 2023; Sachverhalt, Bst. C.b) über den Wert des Schiffes diese Abgabeberechnung in Zweifel zu ziehen vermag. Denn ein tieferer Wert des Schiffes hätte Auswirkung auf die Höhe der Einfuhrsteuer.

#### **E. 7.5.2**

Die erwähnte Expertise aus (Land) vom 20. Januar 2023 geht von einem aktuellen Marktpreis des Schiffes von 85'000.- aus. Diese Expertise vermag indessen den von der Vorinstanz bei ihrer Berechnung der Einfuhrsteuer berücksichtigte Wert von Fr. 130'000.- (E. 6.1) aus folgenden Gründen nicht zu relativieren: Zum einen stellt die Expertise ein blosses Parteigutachten dar, das zudem erst nachträglich erstellt wurde und damit eine reduzierte Beweiskraft aufweist (E. 1.4.3). Zum anderen ist zur Bemessung der Einfuhrsteuer der Marktwert gemäss Art. 54 Abs. 1 Bst. g MWSTG heranzuziehen. Danach gilt als Marktwert des Schiffes, was die Beschwerdeführerin als Importeurin an einen selbständigen Lieferanten in (Land) zum Zeitpunkt der Einfuhr nach den Bedingungen des freien Wettbewerbs hätte bezahlen müssen, um das gleiche Schiff zu erhalten (E. 3.4.2). Bei dieser Bestimmung des Marktwertes müssen sehr wohl die in (Land) vorgenommenen Umbauten des Schiffes mitberücksichtigt werden. Die Aussage in der Expertise, dass diese Umbauten für einen neuen Käufer keinen Wert hätten, weil diese sehr speziell seien («It is a special barge, so the investment for the inventory and timbering has no valuation for a new owner»; vgl. Expertise letzte Seite), kann für den vorliegend relevanten Marktpreis nicht massgebend sein. Es geht hier nicht um einen allfälligen Wiederverkaufswert des Schiffes, sondern um den hypothetischen Wert, den die Beschwerdeführerin bezahlt hätte. Die von ihr in Auftrag gegebenen und getätigten Renovationen vor der Einfuhr sind hier zu berücksichtigen, denn sie erhöhen den Wert, den die Beschwerdeführerin bei einem Kauf

hätte bezahlen müssen. Es bleibt demnach dabei, dass der Marktwert des Schiffes, d.h. der Preis, den die Beschwerdeführerin zur Zeit der Einfuhr (8. Juni 2020) zu bezahlen gehabt hätte, sich auf Fr. 130'000.- bemisst. Diesen Wert nach durchgeführten Renovationen hat die Beschwerdeführerin im Übrigen selber bei der Befragung vor der Vorinstanz angegeben.

## **E. 8**

Zusammenfassend ergibt sich, dass das streitbetroffene Schiff zum Zeitpunkt der Einfuhr in die Schweiz am 8. Juni 2020 (E. 7.1) über keine rechtsgültige RZU verfügte. Schon deshalb konnte es zu diesem Zeitpunkt nicht als ein von Einfuhrabgaben befreites Rheinschiff im Sinn der Mannheimer Akte gelten. Somit erübrigt sich auch die Prüfung, inwieweit das streitbetroffene Schiff zum Zeitpunkt der Einfuhr in die Schweiz gewerbsmässig genutzt wurde (E. 7.2.2). Die Beschwerdeführerin hat durch die Nichterhebung der diesbezüglich geschuldeten Einfuhrabgaben einen unrechtmässigen Vorteil erzielt, der - unabhängig von der strafrechtlichen Beurteilung - auf einer objektiven Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes gründet (E. 3.6.2). Die Beschwerde ist jedoch insoweit gutzuheissen, als die von der Beschwerdeführerin an die Vorinstanz zu zahlende Gesamtsumme (Zollabgaben und Mehrwertsteuer inkl. Verzugszins) von Fr. 26'194.30 um Fr. 5'983.60 auf Fr. 20'210.70 zu reduzieren ist. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

## **E. 9.1**

Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt die Verfahrenskosten in der Regel der unterliegenden Partei (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Unterliegt sie nur teilweise, so werden die Verfahrenskosten ermässigt (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Obsiegen und Unterliegen im Prozess ist grundsätzlich nach den Rechtsbegehren der Beschwerde führenden Partei, gemessen am Ergebnis der Anfechtung des vorinstanzlichen Entscheids, zu beurteilen (BGE 123 V 156 E. 3c und 123 V 159 E. 4b; zum Ganzen: Urteil des BVGer A-246/2022 vom 14. November 2022 E. 8.1 m.w.H.). Die Beschwerde ist im Umfang der von Fr. 26'194.30 um Fr. 5'983.60 auf Fr. 20'210.70 reduzierten, von der Beschwerdeführerin geschuldeten Summe, gutzuheissen. Die Beschwerdeführerin obsiegt somit betragsmässig aufgerundet zu  $\frac{1}{4}$  (Fr. 5'983.60 von Fr. 26'194.30). Nach dem Gesagten sind die auf Fr. 3'000.- festzusetzenden Verfahrenskosten der Beschwerdeführerin im Umfang von Fr. 2'250.- aufzuerlegen. Der von der Beschwerdeführerin geleistete Kostenvorschuss von Fr. 3'000.- ist zur Bezahlung der auferlegten Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 2'250.- zu verwenden und der Mehrbetrag von Fr. 750.- nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückzuerstatten.

## **E. 9.2**

Die Beschwerdeführerin ist im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht weder anwaltlich noch nichtanwaltlich berufsmässig vertreten. Ihr steht gemäss Art. 9 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht (VGKE, SR 173.320.2) e contrario keine Entschädigung für die Kosten der Vertretung zu. Eine Parteientschädigung ist damit nicht zuzusprechen (Urteil des BVGer A-4940/2020 vom 22. Juni 2022 E. 4.2). Für das Dispositiv wird auf die nächste Seite verwiesen.