

BVGer A-2831/2020 vom 24. September 2021

Bundesverwaltungsgericht, 2021-09-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-2831_2020

FR: TAF A-2831/2020 du 24 septembre 2021

IT: TAF A-2831/2020 del 24 settembre 2021

Regeste

Zölle

Erwägungen

E. 1.1

Gemäss Art. 31 VGG beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 VwVG, sofern keine Ausnahme nach Art. 32 VGG gegeben ist. Eine solche liegt im vorliegenden Fall nicht vor und die Vorinstanz ist eine Behörde im Sinne von Art. 33 VGG. Das Bundesverwaltungsgericht ist somit für die Behandlung der Beschwerde zuständig (vgl. auch Art. 116 des Zollgesetzes vom 18. März 2005 [ZG; SR 631.0]).

E. 1.2

Das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht richtet sich gemäss Art. 37 VGG nach den Bestimmungen des VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt.

E. 1.3

Die Beschwerdeführerin ist Adressatin der angefochtenen Nachforderungsverfügung, ist durch diese besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung. Damit ist sie zur Beschwerdeerhebung legitimiert (vgl. Art. 48 Abs. 1 VwVG). Die Beschwerde wurde zudem frist- und formgerecht eingereicht (Art. 50 Abs. 1 VwVG und Art. 52 Abs. 1 VwVG). Auf die Beschwerde ist somit einzutreten.

E. 1.4.1

Anfechtungsobjekt im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht bildet einzig der vorinstanzliche Entscheid (vorliegend die Nachforderungsverfügung vom 29. April 2020), soweit er im Streit liegt. Das Anfechtungsobjekt bildet den Rahmen, welcher den möglichen Umfang des Streitgegenstandes begrenzt (BGE 133 II 35 E. 2). Letzterer darf im Laufe des Beschwerdeverfahrens eingeschränkt, jedoch nicht erweitert oder qualitativ verändert werden (vgl. BGE 131 II 200 E. 3.2; BVGE 2010/19 E. 2.1; statt vieler: Urteile des BVGer A-6521/2019 vom 29. Juli 2020 E. 1.4.1, A-477/2018 vom 11. September 2018 E. 1.5). Streitgegenstand ist im vorliegenden Fall gemäss Beschwerde, ob der Tatbestand der Kabotage durch die Beschwerdeführerin erfüllt worden ist oder nicht und entsprechend, ob die Nachforderung von Einfuhrabgaben durch die Vorinstanz rechens ist oder nicht. Daran ändert auch der mit Replik eingebrachte Eventualantrag nichts, es seien, wenn (das Gericht von Kabotage ausgehe), nur die Zugfahrzeuge und nicht auch die Anhänger zu verzollen bzw. zu versteuern (vgl. Sachverhalt Bst. B.c). Dadurch erfolgt keine Ausweitung, sondern lediglich eine (eventuelle) Einschränkung des Streitgegenstandes.

E. 1.4.2

Das Bundesverwaltungsgericht kann den angefochtenen Entscheid grundsätzlich in vollem Umfang überprüfen. Die Beschwerdeführerin kann neben der Verletzung von Bundesrecht (Art. 49 Bst. a VwVG) und der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (Art. 49 Bst. b VwVG) auch die Rüge der Unangemessenheit erheben (Art. 49 Bst. c VwVG; Moser/Beusch/Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, Rz. 2.149).

E. 1.5

Es gilt der Grundsatz der Rechtsanwendung von Amtes wegen. Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach verpflichtet, auf den unter Mitwirkung der Verfahrensbeteiligten festgestellten Sachverhalt unabhängig von der Begründung der Begehren die richtigen Rechtsnormen und damit jenen Rechtssatz anzuwenden, den es als den zutreffenden erachtet und ihm jene Auslegung zu geben, von der es überzeugt ist (BGE 119 V 347 E. 1a; statt vieler: Urteil des BVer A-642/2020 vom 5. Januar 2021 E. 2.2; Moser/Beusch/Kneubühler, a.a.O., Rz. 1.54).

E. 1.6

Der zu beurteilende Sachverhalt hat sich im Zeitraum zwischen dem 26. Februar 2019 und dem 22. November 2019 verwirklicht (vgl. Sachverhalt Bst. A.e). Somit sind neben dem Istanbul Übereinkommen vom 26. Juni 1990 über die vorübergehende Verwendung (für die Schweiz in Kraft getreten am 11. August 1995; SR 0.631.24; nachfolgend: Istanbul Übereinkommen) namentlich das Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (SR 0.740.72; nachfolgend: Güter- und Personenverkehrsabkommen), das bereits erwähnte Zollgesetz vom 18. März 2005, die Zollverordnung vom 1. November 2006 (ZV; SR 631.01) sowie das Bundesgesetz vom 12. Juni 2009 über die Mehrwertsteuer (MWSTG; SR 641.20) heranzuziehen.

E. 2.1

Waren, die ins schweizerische Zollgebiet verbracht werden, sind grundsätzlich zollpflichtig und nach dem Zollgesetz sowie nach dem Zolltarifgesetz vom 9. Oktober 1986 (ZTG; SR 632.10) zu veranlagern (vgl. Art. 7 ZG). Solche Waren unterliegen zudem grundsätzlich der Einfuhrmehrwertsteuer (Art. 50 ff. MWSTG). Vorbehalten bleiben Zoll- und Steuerbefreiungen, die sich aus besonderen Bestimmungen von Gesetzen und Verordnungen oder Staatsverträgen ergeben (Art. 2 Abs. 1 und Art. 8 ff. ZG; Art. 1 Abs. 2 ZTG; Art. 53 MWSTG).

E. 2.2

Die Zollzahlungspflicht obliegt der Zollschuldnerin bzw. dem Zollschuldner (Art. 70 Abs. 1 ZG). Zum entsprechenden Kreis gehört gemäss Art. 70 Abs. 2 ZG die Person, die Waren über die Zollgrenze bringt oder bringen lässt (Bst. a), die Person, die zur Zollanmeldung verpflichtet oder damit beauftragt ist (Bst. b) bzw. die Person, auf deren Rechnung die Waren ein- oder ausgeführt werden (Bst. c). Zollschuldnerinnen und Zollschuldner haften für die Zollschuld solidarisch (Art. 70 Abs. 3 ZG). Sodann umfasst die Zollzahlungspflicht die Pflicht zur Entrichtung der Abgaben und Kosten, die gestützt auf andere als zollrechtliche Erlasse (also beispielsweise auf die Mehrwertsteuergesetzgebung) durch die Zollverwaltung zu erheben sind (Art. 90 ZG; vgl. Urteile des BVer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 2.2, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 2.2, A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 E. 2.2).

E. 2.3

Das Zollveranlagungsverfahren gliedert sich in einzelne Verfahrensteile und dient grundsätzlich der Feststellung des Sachverhalts, der zolltarifarischen Erfassung der Ware, der Festsetzung der Zollabgaben sowie dem Erlass der Veranlagungsverfügung. Die einzelnen Zollverfahren (eines davon ist dasjenige der vorübergehenden Verwendung [Art. 47 Abs. 2 Bst. d ZG]; vgl. nachfolgend E. 3 ff.) haben sodann die Aufgabe, die einzelnen Verfahrensschritte des Zollveranlagungsverfahrens so zu modifizieren, dass die Aspekte des jeweiligen Zollverfahrens im Vordergrund stehen (vgl. Botschaft des Bundesrates vom 15. Dezember 2003 über ein neues Zollgesetz [nachfolgend: Botschaft ZG], BBl 2004 567, 579; vgl. zum Ganzen: Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 2.3, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 2.3, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 2.3, A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 E. 2.3).

E. 2.3.1

Das Zollveranlagungsverfahren beginnt mit der Zuführungspflicht: Gemäss Art. 21 Abs. 1 ZG muss eine Person Waren, welche sie ins Zollgebiet verbringt, verbringen lässt oder sie danach übernimmt, unverzüglich und unverändert der nächstgelegenen Zollstelle zuführen oder zuführen lassen. Waren, die ins Zollgebiet verbracht werden, unterliegen vom Zeitpunkt des Verbringens an bis zur Wiederausfuhr oder zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr der Zollüberwachung und der Zollprüfung (Art. 23 Abs. 1 ZG). Die zuführungspflichtige Person oder die von ihr Beauftragten müssen die der Zollstelle zugeführten Waren stellen und summarisch anmelden (Art. 24 Abs. 1 ZG). Sodann muss die anmeldepflichtige Person die zugeführten, gestellten und summarisch angemeldeten Waren innerhalb der von der Zollverwaltung bestimmten Frist zur Veranlagung anmelden und die Begleitdokumente einreichen (Art. 25 Abs. 1 ZG; vgl. dazu auch Art. 4 der Zollverordnung der Eidgenössischen Zollverwaltung vom 4. April 2007 [ZV-EZV; SR 631.013]). In der Zollanmeldung ist die zollrechtliche Bestimmung der Waren festzulegen (Art. 25 Abs. 2 ZG). Waren, die in ein Zollverfahren überführt werden sollen, sind zum betreffenden Verfahren anzumelden (Art. 47 Abs. 1 ZG). Wählbar ist insbesondere auch das Verfahren der vorübergehenden Verwendung (Art. 47 Abs. 2 Bst. d ZG; vgl. nachfolgend E. 3 ff.). Anmeldepflichtig ist u.a. die zuführungspflichtige Person (Art. 26 Bst. a ZG; vgl. zum Ganzen: Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 2.3.1, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 2.3.1, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 2.3.1).

E. 2.3.2

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 ZG, BBl 2004 567, 601; statt vieler: Urteile des BVGer A-5624/2018 vom 19. Juli 2019 E. 5.2.2, A-5962/2014 vom 14. Januar 2016 E. 3.3.3). Die Zollpflichtigen haben sich vorweg über die Zollpflicht sowie die jeweiligen Abfertigungsverfahren zu informieren und die Waren entsprechend zur Veranlagung anzumelden. Unterlassen sie dies, haben sie dafür prinzipiell selber die Verantwortung zu tragen (Urteile des BVGer A-2167/2019 vom 23. Januar 2020 E. 2.5.2, A-5477/2013 vom 24. März 2014 E. 2.7 m.w.H.). Die Mitwirkungs- und Sorgfaltspflichten des Zollverfahrens gelten auch für die Erhebung der Einfuhrmehrwertsteuer (vgl. Art. 50 MWSTG; Urteil des BVGer A-3322/2018 vom 11.

Dezember 2018 E. 3.4; zum Ganzen: Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 2.3.2, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 2.3.2, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 2.3.2, A-2764/2018 vom 23. Mai 2019 E. 2.3.2).

E. 3.1

Da Waren, die nur vorübergehend in ein Zollgebiet verbracht und dort genutzt werden, nicht endgültig in den wirtschaftlichen Kreislauf eines Zollgebietes eingehen, können sie anders behandelt werden als Waren, die uneingeschränkt am Binnenmarkt teilnehmen (vgl. Heinz Schreier, Zollkommentar, Art. 9 N. 1). Zu diesem Zweck ist das Verfahren der vorübergehenden Verwendung vorgesehen (vgl. Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 3.1, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 3, A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 2019 E. 3).

E. 3.1.1

Eine völkerrechtliche Grundlage für das Verfahren der vorübergehenden Verwendung findet sich im Istanbul Übereinkommen (vgl. vorangehend E. 1.6), welches in Art. 2 Abs. 1 die Vertragsstaaten verpflichtet, die in den Anlagen aufgeführten Waren (einschliesslich Beförderungsmittel; vgl. diesbezüglich nachfolgend E. 3.1.4) nach den Bestimmungen über die vorübergehende Verwendung zuzulassen. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens sind direkt anwendbar und die Betroffenen können sich unmittelbar darauf berufen (vgl. Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 3.1.1, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.1, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 3.1.1).

E. 3.1.2

Als vorübergehende Verwendung gilt gemäss Übereinkommen das Zollverfahren, nach welchem bestimmte Waren (einschliesslich Beförderungsmittel) - unter Aussetzung der Eingangsabgaben und frei von Einfuhrverboten und Einfuhrbeschränkungen wirtschaftlicher Art - für einen bestimmten Zweck in ein Zollgebiet verbracht werden dürfen, um innerhalb einer bestimmten Frist sowie in unverändertem Zustand wieder ausgeführt zu werden (vgl. Art. 1 Bst. a Istanbul Übereinkommen). Unter die vom Staatsvertrag erfassten Eingangsabgaben fällt gemäss Art. 1 Bst. b Istanbul Übereinkommen nebst den Zollabgaben auch die bei der Einfuhr geschuldete Mehrwertsteuer (sog. Einfuhrmehrwertsteuer; Urteil des BGer 2C_1049/2011 vom 18. Juli 2012 E. 3.2 m.H.; Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 3.1.2, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.2, A-825/2016 vom 10. November 2016 E. 5.1, A-5078/2012 vom 15. Januar 2014 E. 6.1).

E. 3.1.3

Das Istanbul Übereinkommen bezweckt das Verfahren betreffend die vorübergehende Verwendung zu vereinheitlichen, zu vereinfachen und zu erleichtern (vgl. Präambel Istanbul Übereinkommen). Gleichwohl lässt es verschiedene Einschränkungen zu: So kann, vorbehaltlich einer anderen Regelung in einer Anlage, die Vorlage eines Zollpapiers oder eine Sicherheit verlangt werden (Art. 4 Abs. 1 Istanbul Übereinkommen). Den Vertragsparteien steht es hierbei grundsätzlich offen, formelle Erfordernisse in Bezug auf das Verfahren der vorübergehenden Verwendung vorzusehen (Urteil des BVGer A-675/2015 vom 1. September 2015 E. 3.1 und 3.1.3). Aus Art. 16 Istanbul Übereinkommen ergibt sich sodann, dass das Verfahren der vorübergehenden Verwendung von einer Bewilligung abhängig gemacht werden kann. Auch nationale Verbote und Beschränkungen aus Gründen der wirtschaftlichen Sicherheit bleiben vorbehalten (Art. 19

Istanbul Übereinkommen). Andererseits können die Vertragsparteien auch über die im Abkommen enthaltenen Mindesterleichterungen hinaus weitere Erleichterungen vorsehen (Art. 17 Istanbul Übereinkommen; vgl. zum Ganzen: Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 3.1.3, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.3, A-825/2016 vom 10. November 2016 E. 5.2).

E. 3.1.4

Die vom Istanbul Übereinkommen erfassten Waren werden in verschiedenen Anlagen und Anhängen definiert bzw. aufgelistet. Vor dem Hintergrund, dass auch Transportmittel regelmässig nur vorübergehende Verwendung in einem Zollgebiet finden, indem sie etwa Personen oder Waren ins Zollgebiet bringen und dieses nach dem erfolgten Transport bzw. Lieferung wieder verlassen, enthält das Istanbul Übereinkommen auch eine Anlage über Beförderungsmittel (Anlage C zum Istanbul Übereinkommen). Diese Anlage enthält sowohl spezifische materielle Voraussetzungen als auch Verfahrensregeln (vgl. zum Ganzen: Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 3.1.4, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.4, A-825/2016 vom 10. November 2016 E. 5.3).

E. 3.1.5

Der Begriff «Beförderungsmittel» umfasst gemäss Art. 1 Bst. a der Anlage C zum Istanbul Übereinkommen - soweit hier interessierend - Strassenkraftfahrzeuge einschliesslich Sattelanhänger.

E. 3.1.6

Als «Binnenverkehr» gilt gemäss Art. 1 Bst. d der Anlage C zum Istanbul Übereinkommen - soweit hier interessierend - die Beförderung von Waren, die im Gebiet der vorübergehenden Verwendung eingeladen und auch innerhalb dieses Gebietes wieder ausgeladen werden. Der französische Wortlaut der hier in Frage stehenden Bestimmung definiert «trafic interne» (Binnenverkehr) wie folgt: «le transport de personnes embarquées ou de marchandises chargées dans le territoire d'admission temporaire pour être débarquées ou déchargées à l'intérieur de ce même territoire.» Der englische Wortlaut definiert «internal traffic» auf folgende Weise: «the carriage of persons or goods picked up or loaded in the territory of temporary admission for setting down or unloading at a place within the same territory.»

E. 3.1.7

Nach Art. 8 Bst. a der Anlage C zum Istanbul Übereinkommen ist jede Vertragspartei berechtigt, für Beförderungsmittel zur gewerblichen Verwendung, die im Binnenverkehr benutzt werden, die vorübergehende Verwendung zu versagen. Von dieser Möglichkeit hat die Schweiz Gebrauch gemacht (vgl. dazu nachfolgend E. 3.2.3).

E. 3.1.8

Zu beachten ist betreffend die Unzulässigkeit von gewerbsmässigen Binnentransporten in der Schweiz auch das Güter- und Personenverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (vgl. vorangehend E. 1.6). Hinsichtlich grenzüberschreitenden Strassengüterverkehrs wird in Art. 14 des genannten Abkommens bestimmt, dass Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet der Schweiz mit einem in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeug nach diesem Abkommen nicht zulässig sind.

E. 3.2.1

Die vorübergehende Verwendung von ausländischen Waren im Zollgebiet ist nicht nur im Istanbul Übereinkommen, sondern auch im innerstaatlichen Recht geregelt: Gemäss Art. 9 ZG ist der Bundesrat als Verordnungsgeber ermächtigt, vorzusehen, dass ausländische Waren zur vorübergehenden Verwendung im Zollgebiet unter teilweiser oder vollständiger Befreiung von den Einfuhrzollabgaben eingeführt werden können (Abs. 1). Auch ist ihm die Regelung der Voraussetzungen für die Zollabgabenbefreiung, worunter auch die Befreiung von der Einfuhrmehrwertsteuer fällt (siehe Art. 90 Abs. 1 ZG), übertragen (Abs. 2).

E. 3.2.2

Der Umsetzung der materiellen Fiskalbestimmungen von Art. 9 ZG dient sodann Art. 58 ZG (Schreier, Zollkommentar, Art. 9 N. 6). Gemäss Absatz 1 dieser Bestimmung sind Waren, die zur vorübergehenden Verwendung ins Zollgebiet verbracht werden sollen, zum gleichnamigen Verfahren anzumelden. In diesem Verfahren werden die Einfuhrzollabgaben oder allfällige Ausfuhrzollabgaben mit bedingter Zahlungspflicht veranlagt, wird die Identität der Ware gesichert, wird die Dauer der vorübergehenden Verwendung festgesetzt und werden die nichtzollrechtlichen Erlasse des Bundes angewendet (Art. 58 Abs. 2 Bst. a - d ZG). Wird das Verfahren der vorübergehenden Verwendung nicht ordnungsgemäss abgeschlossen, werden die veranlagten Abgaben fällig; es sei denn, die Waren wurden innerhalb der festgesetzten Frist wieder aus dem Zollgebiet oder ins Zollgebiet verbracht und ihre Identität kann nachgewiesen werden (vgl. Art. 58 Abs. 3 ZG; vgl. Urteile des BVer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 3.2.2, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.2.2, A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 E. 3.2.3).

E. 3.2.3

Gestützt auf Art. 9 ZG wird - soweit hier interessierend - in Art. 34 Abs. 1 ZV (gewerbliche Verwendung von ausländischen Beförderungsmitteln) bestimmt, dass die zollfreie vorübergehende Verwendung von ausländischen Beförderungsmitteln für Binnentransporte zu gewerblichen Zwecken grundsätzlich untersagt ist. Vorbehalten bleibt u.a. die Bestimmung von Art. 34 Abs. 4 ZV, wonach die EZV für Binnentransporte die zollfreie vorübergehende Verwendung von ausländischen Beförderungsmitteln im Zollgebiet bewilligen kann, namentlich wenn die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller nachweist, dass keine entsprechenden inländischen Beförderungsmittel zur Verfügung stehen und die ausländischen Beförderungsmittel nur für eine kurze Dauer benützt werden sollen (Bst. a). Gemäss Art. 164 Abs. 1 ZV muss die Bewilligung zur vorübergehenden Verwendung eines ausländischen Beförderungsmittels zu gewerblichen Zwecken im Zollgebiet nach Art. 34 ZV vor der ersten Einfuhr bei der EZV beantragt werden (Urteile des BVer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 3.2.3, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.2.3, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 3.1.5, A-6590/2017 vom 27. November 2018 E. 3.8.3 f.).

E. 3.2.4

Gemäss dem Merkblatt der EZV «Binnentransporte (Kabotage) im gewerblichen Güterverkehr» (Form. 18.98a d EZV 98.2019) lässt die EZV in Bezug auf die Weiterbeförderung von Anhängern Ausnahmen innerhalb eines bestimmten Toleranzbereichs zu. Auf diese ist im Folgenden allerdings nicht weiter einzugehen, zumal sich keiner der hier zu beurteilenden Sachverhalte in dem von der EZV umrissenen Toleranzbereich bewegt.

E. 4.1

Gemäss Art. 118 ZG begeht eine Zollwiderhandlung, wer vorsätzlich oder fahrlässig Zollabgaben durch Nichtanmelden, Verheimlichen oder unrichtige Zollanmeldung der Waren oder in irgendeiner anderen Weise ganz oder teilweise hinterzieht, oder sich oder einer anderen Person sonst wie einen unrechtmässigen Zollvorteil verschafft.

E. 4.2

Nach Art. 96 Abs. 4 MWSTG begeht eine Steuerhinterziehung, wer zulasten des Staates die Steuerforderung verkürzt, indem er Waren bei der Einfuhr vorsätzlich oder fahrlässig nicht oder unrichtig anmeldet oder verheimlicht (Bst. a) oder im Rahmen einer behördlichen Kontrolle oder eines Verwaltungsverfahrens, welches auf die Festsetzung der Steuerforderung oder den Steuererlass gerichtet ist, vorsätzlich auf entsprechende Nachfrage hin keine, unwahre oder unvollständige Angaben macht (Bst. b).

E. 4.3

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 (vgl. Art. 128 Abs. 1 ZG und Art. 103 Abs. 1 MWSTG (vgl. statt vieler: Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 4.3, A-4966/2018 vom 26. Oktober 2020 E. 3.5.1, A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 E. 4.4).

E. 4.4

Gemäss Art. 12 Abs. 1 VStrR sind Abgaben, die infolge einer Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes zu Unrecht nicht erhoben worden sind, ohne Rücksicht auf die Strafbarkeit einer Person nachzuentrichten (BGE 129 II 160 E. 3.2, 129 II 385 E. 3.4.3, 106 Ib 218 E. 2c; Urteile des BGer 2C_867/2018 vom 6. November 2019 E. 6.2, 2C_219/2019 vom 27. April 2020 E. 5). Leistungspflichtig für die zu Unrecht nicht erhobene Abgabe ist, «wer in den Genuss des unrechtmässigen Vorteils gelangt ist, insbesondere der zur Zahlung der Abgabe Verpflichtete» (Art. 12 Abs. 2 VStrR; zum Ganzen: Urteile des BVGer A-1438/2020 vom 8. Juli 2021 E. 4.4, A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 E. 4.4 m.w.H.). Zu den Nachleistungspflichtigen in diesem Sinne gehören rechtsprechungsgemäss insbesondere jene Personen, welche dem Kreis der Zollschuldner gemäss Art. 70 ZG entsprechen (vgl. vorangehend E. 2.2), denn sie gelten ipso facto als durch die Nichtbezahlung der Abgabe bevorteilt (vgl. statt vieler: Urteil des BGer 2C_420/2013 vom 4. Juli 2014 E. 3 ff.; zum Ganzen: Urteil des BVGer A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 4.4).

E. 5.1

Im vorliegenden Fall gilt es zu klären, ob die Beschwerdeführerin die Sattelzugfahrzeuge mit den österreichischen Kennzeichen [1], [2] und [3] sowie die Sattelanhänger mit den österreichischen Kennzeichen [4], [5] und [6] (vgl. Sachverhalt Bst. A.e) pflichtwidrig nicht zollrechtlich angemeldet bzw. zu Unrecht keine darauf lastenden Einfuhrabgaben entrichtet hat. Um diese Frage zu beantworten, muss geprüft werden, ob mit den drei in Frage stehenden Sattelzugfahrzeugen in Kombination mit den drei Aufliegern unerlaubte Binnentransporte durchgeführt worden sind.

E. 5.2

Dem vorliegenden Verfahren liegen folgende Sachverhalte zu Grunde:

E. 5.2.1

Fall 1: Am 26. Februar 2019 um 7.48 Uhr reiste das Zugfahrzeug [1] mit dem Sattelanhänger [9] via Chiasso in die Schweiz ein. Die geladenen Waren wurden abgefertigt und die Komposition fuhr nach Bellinzona weiter. Gleichentags um 10.15 Uhr reiste das Zugfahrzeug [10] mit dem Sattelanhänger [4] via Chiasso in die Schweiz ein. Die geladenen Waren wurden abgefertigt und die Komposition später von der Kontrollanlage in Bellinzona Fahrtrichtung Gotthard erfasst. Zwischen 11.40 Uhr und 13.53 Uhr trafen sich die beiden Kompositionen in [Ort in der Schweiz] bei Bellinzona. Das Zugfahrzeug [1] stellte seinen Sattelanhänger [9] ab und übernahm stattdessen den Sattelanhänger [4], mit welchem es nach [Ort in der Schweiz] (Kanton [...]), dem Zielort der geladenen Ware fuhr.

E. 5.2.2

Fall 2: Am 2. Juli 2019 um 7.01 Uhr reiste das Zugfahrzeug [2] mit dem Sattelanhänger [8] via Chiasso in die Schweiz ein. Beantragt wurde Transiteingang mit Versandanmeldung T2, Chiasso - Schaanwald. Ebenfalls am 2. Juli 2019 um 9.16 Uhr reiste das Zugfahrzeug [7] mit dem Sattelanhänger [5] via Schaanwald in die Schweiz ein. Ziel der geladenen Ware war [Ort in der Schweiz]. An demselben Tag um 10.21 Uhr wurde das Zugfahrzeug [2] mit dem Sattelanhänger [5] durch die Kontrollanlage Bad Ragaz Fahrtrichtung Zürich erfasst. Aktenkundig ist, dass sich die beiden Sattelzüge bei der Raststätte Heidiland getroffen und die Sattelanhänger getauscht haben. Das Zugfahrzeug [2] übernahm dort den Sattelanhänger [5] und lieferte die geladene Ware in [Ort in der Schweiz] aus.

E. 5.2.3

Fall 3: Am 22. November 2019 um 9.45 Uhr reiste der Sattelzug [3] mit dem Sattelanhänger [6] via Schaanwald in die Schweiz ein. Geladen hatte er Waren, deren Bestimmungsort Weinfelden war. Danach wurden in Olten neue Waren aufgeladen und nach [Ort in der Schweiz] gebracht, wo das Zugfahrzeug [3] den Sattelanhänger [6] samt Waren abstellte und die Schweiz ohne Anhänger via Grenzübergang Au verliess. Drei Tage später wurde der abgestellte Anhänger von einem ausländischen Zugfahrzeug abgeholt und ins Ausland (dem Bestimmungsort der geladenen Ware) verbracht.

E. 5.3.1

Wie vorangehend dargelegt, sind Binnentransporte innerhalb des Schweizer Zollgebiets grundsätzlich nur mit schweizerisch verzollten und versteuerten Beförderungsmitteln erlaubt (vgl. E. 3.1.8).

E. 5.3.2

Unzulässiger Binnenverkehr liegt dann vor, wenn Waren im Gebiet der vorübergehenden Verwendung (vorliegend die Schweiz) auf ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug «geladen» und innerhalb dieses Gebietes wieder «ausgeladen» werden (E. 3.1.6). Für Fälle, in welche gewöhnliche Lastwagen (bei denen Zugfahrzeug und Ladefläche eine Einheit bilden) involviert sind, ist dieser Wortlaut klar und es bräuchte keine weitere Auslegung (vgl. nachfolgend E. 5.3.3). Denn auch ein blosser Umlad der Ware im Zollgebiet, von einem Lastwagen auf einen anderen, ist ohne ein «Ausladen» der Ware nicht möglich. Bei einem Sattelzug ist die Sachlage, je nach konkreter Konstellation - zumindest auf den ersten Blick - nicht so eindeutig. So stellt sich die Frage, ob bei einem Abstellen des Sattelanhängers inklusive der geladenen Ware im Zollgebiet zwecks Wechsel des Zugfahrzeugs, ein «Ausladen» von Ware stattfindet, obwohl die Ware auf dem jeweiligen

Anhänger verbleibt. Diese Frage ist mittels Auslegung zu klären.

E. 5.3.3

Der Inhalt einer Norm ist durch Auslegung zu ermitteln. Ausgangspunkt bildet dabei stets der Wortlaut der jeweiligen Bestimmung. Nur wenn der Text nicht ohne Weiteres klar ist und verschiedene Interpretationen möglich sind, muss unter Beizug weiterer Auslegungsmethoden nach der wahren Tragweite der Bestimmung gesucht werden (vgl. BGE 143 II 268 E. 4.3.1, 143 II 202 E. 8.5). Vom Wortlaut kann abgewichen werden, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass er nicht den wahren Sinn der Vorschrift wiedergibt (BGE 143 II 268 E. 4.3.1, 143 II 202 E. 8.5). Bei der Auslegung eines internationalen Übereinkommens sind sodann die sich aus dem Wiener Übereinkommen vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge (Wiener Übereinkommen, VRK; SR 0.111) ergebenden Grundsätze zu beachten (vgl. Art. 1 VRK). Ein in Kraft stehender Vertrag bindet die Vertragsparteien und ist von ihnen nach Treu und Glauben zu erfüllen (Art. 26 VRK). Dieser Grundsatz «gebietet die redliche, von Spitzfindigkeiten und Winkelzügen freie Auslegung von vertraglichen Bestimmungen» (Urteil des BGer 2C_498/2013 vom 29. April 2014 E. 5.1). Auch gemäss dem Wiener Übereinkommen bildet der Wortlaut der jeweiligen vertraglichen Bestimmung Ausgangspunkt jeder Auslegung. Der Text der Vertragsbestimmung ist aus sich selbst heraus gemäss seiner gewöhnlichen Bedeutung zu interpretieren. Diese gewöhnliche Bedeutung ist jedoch in Übereinstimmung mit ihrem Zusammenhang, dem Ziel und Zweck des Vertrags - bzw. der auszulegenden Vertragsbestimmung - und gemäss Treu und Glauben zu eruieren (vgl. Art. 31 Abs. 1 VRK; BGE 144 III 559 E. 4.4.2 m.w.H.; Urteil des BGer 2C_498/2013 vom 29. April 2014 E. 5.1; Urteile des BVer A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 E. 1.7.3, A-1951/2017 vom 22. August 2018 E. 3.2.1). In Art. 33 VRK wird für die Auslegung von Verträgen mit zwei oder mehr authentischen Sprachen Folgendes bestimmt: (1) Ist ein Vertrag in zwei oder mehr Sprachen als authentisch festgelegt worden, so ist der Text in jeder Sprache in gleicher Weise massgebend, sofern nicht der Vertrag vorsieht oder die Vertragsparteien vereinbaren, dass bei Abweichungen ein bestimmter Text vorgehen soll. (2) Eine Vertragsfassung in einer anderen Sprache als einer der Sprachen, deren Text als authentisch festgelegt wurde, gilt nur dann als authentischer Wortlaut, wenn der Vertrag dies vorsieht oder die Vertragsparteien dies vereinbaren. (3) Es wird vermutet, dass die Ausdrücke des Vertrags in jedem authentischen Text dieselbe Bedeutung haben. (4) Ausser in Fällen, in denen ein bestimmter Text nach Absatz 1 vorgeht, wird, wenn ein Vergleich der authentischen Texte einen Bedeutungsunterschied aufdeckt, der durch die Anwendung der Artikel 31 und 32 nicht ausgeräumt werden kann, diejenige Bedeutung zugrunde gelegt, die unter Berücksichtigung von Ziel und Zweck des Vertrags die Wortlaute am besten miteinander in Einklang bringt.

E. 5.3.4

Aus Art. 34 Istanbul Übereinkommen geht hervor, dass der Wortlaut des Übereinkommens sowohl in englischer als auch französischer Sprache verbindlich ist und der Depositar bei Unterzeichnung des Übereinkommens 1990 ersucht wurde, verbindliche Übersetzungen in arabischer, chinesischer, russischer und spanischer Sprache anzufertigen und zu verteilen. Entsprechend handelt es sich bei Englisch und Französisch um die authentischen Sprachen des Übereinkommens (vgl. vorangehend E. 3.1.6).

E. 5.3.5

Im vorliegenden Fall weist der deutsche Normtext eine gewisse Unschärfe auf, zumal zwischen den Begriffen «ausladen» und «abladen», wie vorangehend beschrieben, ein subtiler Unterschied besteht. So wird Ware auf einem Sattelanhänger, welcher vom Zugfahrzeug entkoppelt wird, zwar nicht aus dem Transportfahrzeug «ausgeladen», aber dennoch (samt Sattelanhänger) im Zollgebiet «abgeladen». Allerdings ist nicht der deutsche Normtext massgebend, sondern jener der authentischen Sprachen - im vorliegenden Fall Französisch und Englisch (vgl. E. 5.3.4). Im französischen Text steht, anstelle von «innerhalb dieses Gebietes wieder ausgeladen», «déchargées à l'intérieur de ce même territoire» und der englische Wortlaut spricht von «unloading at a place within the same territory». Die Begriffe décharger und to unload umfassen sowohl «ausladen» als auch «abladen» (vgl. <https://www.deepl.com>; besucht am 27. Juli 2021). Daraus ergibt sich, dass der Tatbestand der Kabotage erfüllt wird, wenn Waren im Zollgebiet von unverzollten Fahrzeugen «ein- und ausgeladen» oder auf unverzollte Fahrzeuge «auf- und abgeladen» werden. Dieses Ergebnis stimmt sodann auch mit dem Sinn und Zweck von Art. 1 Bst. d der Anlage C zum Istanbul Übereinkommen überein, wonach in einem Staatsgebiet nur Fahrzeuge regelmässig zirkulieren sollen, welche ordentlich angemeldet und für welche die darauf lastenden Abgaben entrichtet worden sind (vgl. E. 2.1). Inländische Transportunternehmen müssen diese Anforderungen erfüllen. Sie sollen nicht dadurch benachteiligt werden, dass ausländische Transportunternehmen, welche von der Möglichkeit der kostenlosen vorübergehenden Verwendung ihrer Fahrzeuge im fremden Staatsgebiet profitieren, sie übermässig konkurrenzieren. Eine gewisse Konkurrenz ist zu akzeptieren, zumal es ausländischen Transportunternehmen erlaubt ist, Waren aus dem Ausland an einen beliebigen Punkt in der Schweiz zu transportieren. Im Grunde stellen diese internationalen Transporte eine Dienstleistung dar, die rein inländisch operierende Transportunternehmen nicht anbieten können. Damit stehen diese Dienstleistungen nicht in direkter Konkurrenz zueinander. Bietet ein ausländisches Transportunternehmen beispielsweise die Dienstleistung des direkten Transports von Handelsware zwischen Orten in Italien und Orten in der Schweiz an, steht diese Dienstleistung nicht in unmittelbarer Konkurrenz mit der Dienstleistung eines Schweizer Transportunternehmens, welches (nur) Transporte zwischen Orten in der Schweiz anbietet. Ist es dem ausländischen Transportunternehmen jedoch - aus welchen Gründen auch immer (z.B. wirtschaftlich/ökologisch/organisatorisch) - nicht möglich, die Dienstleistung «Transport zwischen einem Ort in Italien und einem Ort in der Schweiz» ohne Umlad der Ware im Schweizer Staatsgebiet anzubieten, ändert die Situation und sein (Teil-)Angebot des Transports zwischen zwei Orten in der Schweiz konkurriert direkt mit der entsprechenden Dienstleistung von Schweizer Unternehmen. Diese Konkurrenzierung soll mittels Kabotageverbot verhindert werden. Es geht darum, dass ausländische Transportunternehmen nicht Dienstleistungen anbieten können sollen, die in dieser Form von inländischen Transportunternehmen angeboten werden können (vgl. dazu E. 3.2.3). Nach dem Dargelegten tritt ein ausländisches Transportunternehmen in direkte Konkurrenz mit inländischen Transportunternehmen, wenn es ihm nicht möglich ist, die aus dem Ausland in die Schweiz transportierten Waren mit demjenigen Fahrzeug (und darunter fällt auch ein Sattelzug bestehend aus Zugmaschine und Sattelanhänger), mit welchem die Landesgrenze überquert worden ist, bis an ihren definitiven Zielort in der Schweiz zu befördern. Diese Konkurrenz wird mit dem derzeit geltenden Kabotageverbot verhindert. Zwar sind diesbezügliche Liberalisierungen angedacht (vgl. Merkblatt der EZV «Binnentransporte [Kabotage] im gewerblichen Güterverkehr»). Auf die Beurteilung des

vorliegenden Sachverhalts haben jene Überlegungen allerdings keinen Einfluss (vgl. auch E. 1.6).

E. 5.4

Nachdem aufgezeigt wurde, dass unzulässiger Binnentransport dann vorliegt, wenn Waren im Schweizer Zollgebiet auf ein ausländisches Fahrzeug aufgeladen, an einen anderen Ort im Zollgebiet transportiert und dort abgeladen werden (E. 3.1.6, E. 3.1.8 und E. 5.3.5), sind die vorangehend geschilderten Sachverhalte (Fälle 1, 2 und 3; vgl. vorangehend E. 5.2) zu beurteilen:

E. 5.4.1

Fall 1: In diesem Fall wurden Waren im Schweizer Zollgebiet auf ein ausländisches Beförderungsmittel (im konkreten Fall das Zugfahrzeug [1]) geladen und mit einem ausländischen Beförderungsmittel (darunter fallen sowohl das verwendete Zugfahrzeug [1] als auch der Sattelanhänger [4]; vgl. E. 3.1.5) an einen Zielort im Schweizer Zollgebiet transportiert. Auch wenn die von der Beschwerdeführerin genannten Gründe für dieses Vorgehen nachvollziehbar sind, fand im geschilderten Fall ein Aufladen im Schweizer Zollgebiet, eine Beförderung von Waren zwischen zwei Orten im Gebiet der Schweiz mit einem in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeug und ein Abladen im Schweizer Zollgebiet statt. Damit liegt ein unrechtmässiger Binnentransport vor (vgl. E. 3.1.6, E. 3.1.8 und E. 3.2.3). Aus diesem Grund ist der Entscheid der Vorinstanz, die geschuldeten Einfuhrabgaben für die beiden für den Binnentransport genutzten Beförderungsmittel [1] und [4] nachzuerheben, nicht zu beanstanden.

E. 5.4.2

Fall 2: Auch in diesem Fall fand ein Auflad in der Schweiz mit anschliessendem Transport an einen Schweizer Zielort statt. Damit liegt ein unrechtmässiger Binnentransport vor (vgl. E. 3.1.6, E. 3.1.8, E. 3.2.3). Aus diesem Grund ist der Entscheid der Vorinstanz, die geschuldeten Einfuhrabgaben für die beiden für den Binnentransport genutzten Beförderungsmittel [2] und [5] nachzuerheben, nicht zu beanstanden.

E. 5.4.3

Fall 3: In diesem Fall wurden sowohl das Zugfahrzeug [3] als auch der Sattelanhänger [6] für eine Binnenfahrt genutzt, indem Waren in Olten aufgeladen, nach [Ort in der Schweiz] transportiert und dort inklusive Sattelanhänger abgeladen worden sind. Nichts daran ändert der Umstand, dass dieser Sattelanhänger drei Tage später, am 25. November 2019 von einem anderen Zugfahrzeug ([11]) abgeholt und ins Ausland verbracht worden ist. Nach dem Gesagten ist der Entscheid der Vorinstanz, die geschuldeten Einfuhrabgaben für die beiden für den Binnentransport genutzten Beförderungsmittel [3] und [6] nachzuerheben, nicht zu beanstanden.

E. 6.1

Im hier zu beurteilenden Fall wurden die drei von der angefochtenen Verfügung betroffenen Sattelzugfahrzeuge der Beschwerdeführerin für unrechtmässige Binnentransporte genutzt. Dasselbe gilt auch für die Sattelanhänger. Letztere gehören - wie in Erwägung 3.1.5 dargelegt - gemäss Anlage C zum Istanbul Übereinkommen ebenso zu den Beförderungsmitteln wie die Zugfahrzeuge. Letztendlich ist eine Beförderung von Handelswaren mittels Sattelzug ohne Sattelanhänger gar nicht möglich. Im Grunde entspricht das Gespann «Sattelzug mit Sattelanhänger» in seiner Funktion einem

Lastkraftwagen (LKW). So wie ein LKW, mit welchem Kabotagefahrten durchgeführt werden, als Ganzes zu verzollen und zu besteuern ist, sind auch bei einem Sattelzug beide Beförderungsmittel zu verzollen und zu besteuern. Entsprechend ist der Beschwerdeführer nicht zu folgen, soweit sie eventualiter geltend macht, es bestehe, wenn, dann nur für die Zugmaschinen eine Zoll- bzw. Einfuhrsteuerpflicht (vgl. Sachverhalt Bst. B.c).

E. 6.2

Dass die Beschwerdeführer vor der ersten Einfuhr der betreffenden Beförderungsmittel bei der EZV eine Bewilligung für die zollfreie vorübergehende Verwendung von ausländischen Beförderungsmittel für Binnentransporte eingeholt hätte, wurde weder geltend gemacht noch geht dergleichen aus den Akten hervor (vgl. dazu E. 3.2.3). Entsprechend braucht vorliegend auf die Bewilligungsthematik nicht weiter eingegangen zu werden. Eine Zollanmeldung ist nicht erfolgt, obwohl die Beförderungsmittel spätestens im Zeitpunkt der Durchführung des Inlandtransports der allgemeinen Zollpflicht unterlagen (E. 2.1, E. 3.2.3). Durch die Nichtverzollung wurde ein unrechtmässiger Vorteil erlangt. Damit ist der objektive Tatbestand der Zollwiderhandlung erfüllt (E. 4.1). Entsprechend ist die Nachleistungspflicht für Zollabgaben und Einfuhrmehrwertsteuer nach Art. 12 Abs. 1 VStrR gegeben (E. 4.4).

E. 6.3

Als unbestrittenermassen zum Kreis der Zollschuldner gehörende Person gilt die Beschwerdeführer ohne Weiteres als subjektiv nachleistungspflichtig für die fraglichen Abgaben und Steuern (vgl. E. 2.2 i.V.m. E. 4.4).

E. 6.4

Dass die Nachforderung rein rechnerisch nicht korrekt erhoben worden ist, wird weder geltend gemacht noch ist etwas ersichtlich, das nahelegen würde, dass die Berechnung des Nacherhebungsbetrages nicht korrekt erfolgt wäre. Damit hat es dabei sein Bewenden (vgl. E. 1.4.1) und die Beschwerde ist vollumfänglich abzuweisen.

E. 7

Ausgangsgemäss hat die unterliegende Beschwerdeführer die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Diese sind auf Fr. 3'000.-- festzusetzen (Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE; SR 173.320.2]), wobei der einbezahlte Kostenvorschuss in gleicher Höhe zur Bezahlung dieser Kosten zu verwenden ist. Das Dispositiv befindet sich auf der folgenden Seite.

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