BVGer A-5407/2020 vom 28. September 2021

Bundesverwaltungsgericht, 2021-09-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-5407_2020

FR: TAF A-5407/2020 du 28 septembre 2021

IT: TAF A-5407/2020 del 28 settembre 2021

Regeste

Zölle

Erwägungen

E. 1.1.1

Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021), sofern keine Ausnahme nach Art. 32 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht (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 Oberzolldirektion ist zudem eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Art. 33 VGG). Dieses ist daher für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig (vgl. auch Art. 116 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. 1.1.2

Die Beschwerdeführerinnen sind Adressatinnen der angefochtenen Entscheide, durch diese besonders berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung. Damit sind sie zur Beschwerdeerhebung legitimiert (vgl. Art. 48 Abs. 1 VwVG). Die Beschwerden wurden zudem frist- und formgerecht eingereicht (Art. 50 Abs. 1 VwVG und Art. 52 Abs. 1 VwVG). Auf die Beschwerden ist somit einzutreten.

E. 1.1.3

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

E. 1.2.1

Grundsätzlich bildet jeder vorinstanzliche Entscheid bzw. jede Verfügung ein selbständiges Anfechtungsobjekt und ist deshalb einzeln anzufechten. Es ist gerechtfertigt, von diesem Grundsatz abzuweichen und die Anfechtung in einem gemeinsamen Verfahren mit einem einzigen Urteil zuzulassen, wenn die einzelnen Sachverhalte in einem engen inhaltlichen Zusammenhang stehen und sich in allen Fällen gleiche oder ähnliche Rechtsfragen stellen. Die Frage der Vereinigung von Verfahren steht im Ermessen des Gerichts und hängt mit dem Grundsatz der Prozessökonomie zusammen, wonach ein Verfahren im Interesse aller Beteiligten möglichst einfach, rasch sowie zweckmässig zum Abschluss gebracht werden soll (BGE 131 V 222 E. 1, 128 V 124 E. 1; Urteile des BVGer A-4167/2020 und

A-4169/2020 vom 18. Januar 2021 E. 2.2, A-4876/2019 und A-4877/2019 vom 27. Oktober 2020 E. 1.1).

E. 1.2.2

Die Vorinstanz hat noch von einer Vereinigung der Verfahren abgesehen, weil teilweise andere Sattelzugmaschinen betroffen waren und somit Abgaben in unterschiedlicher Höhe, andere zurückgelegte Kilometerzahlen und andere Grenzübertritte zu beurteilen waren. Auch stellten sich teilweise andere Rechtsfragen, da eine der Gesellschaften im Inland ihren Sitz hat und nicht Eigentümerin der Sattelzugmaschinen ist, während die anderen ihren Sitz im Ausland haben und Eigentümerinnen der Fahrzeuge sind.

E. 1.2.3

Diese Unterschiede bestehen im vorliegenden Verfahren weiterhin. Allerdings ist vorliegend die Höhe der Abgaben, sofern solche überhaupt geschuldet sind (dies ist im vorliegenden Verfahren zu klären), nur insofern umstritten, als die Beschwerdeführerinnen die Anwendung des Präferenzzollansatzes beantragen (vgl. Rz. 35 [Beschwerdeführerin 1] bzw. Rz. 33 [Beschwerdeführerinnen 2 und 3] der Beschwerde, wonach die Höhe der entsprechenden Abgaben nicht umstritten ist). Die zurückgelegten Kilometerzahlen und unterschiedlichen Grenzübertritte können den Aufstellungen der Vorinstanz entnommen werden, zumal sie nicht bestritten sind. Zudem erweisen sich die entsprechenden Details für die vorliegend zu beantwortenden Rechtsfragen als nicht erheblich. Der noch zu beurteilende rechtserhebliche Sachverhalt stellt sich somit nahezu gleich dar.

E. 1.2.4

Auch in rechtlicher Hinsicht stellen sich zwar nicht genau dieselben Fragen. Die noch zu beantwortenden Hauptfragen, wer über die Sattelzugmaschinen verfügen konnte und ob Fahrten mit einem leeren Auflieger als Kabotage gelten, sind aber für alle Verfahren gleich zu beantworten. Die wenigen, noch verbleibenden Unterschiede, insbesondere betreffend Sitz der Gesellschaften und Eigentümerschaft an den Zugmaschinen, lassen sich auch bei einer Vereinigung der Verfahren mit relativ geringem Aufwand für jedes Unternehmen einzeln beantworten.

E. 1.2.5

Da somit die Sachverhalte in sehr engem inhaltlichen Zusammenhang stehen, sich grundsätzlich gleiche oder gleichartige Rechtsfragen stellen, alle Beschwerdeführerinnen von der gleichen Person vertreten sind, die Verfügungen der Vorinstanz mit nahezu übereinstimmenden Argumenten angefochten werden und die Beschwerdeführerinnen überdies einen Antrag auf Vereinigung der Verfahren gestellt haben zu dem sich die Vorinstanz nicht geäussert hat , weshalb auch Geheimhaltungsinteressen nicht ersichtlich sind, sind die Voraussetzungen für eine Vereinigung der Verfahren vorliegend erfüllt. Es rechtfertigt sich, die drei Beschwerdeverfahren zu vereinigen und in einem einzigen Urteil zu erledigen.

E. 1.3.1

Die von den Verwaltungsbehörden veröffentlichten Broschüren, Kreisschreiben und Merkblätter stellen lediglich Verwaltungsverordnungen dar, das heisst generelle Dienstanweisungen, die sich an nachgeordnete Behörden oder Personen wenden und worin die Verwaltungen ihre Sichtweise darlegen. Sie dienen der Sicherstellung einer einheitlichen, gleichmässigen und sachrichtigen Praxis des Gesetzesvollzugs (BVGE

2010/33 E. 3.3.1; Martin Kocher, in: Zweifel/Beusch/Glauser/Robinson [Hrsg.], Kommentar zum schweizerischen Steuerrecht, Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer, 2015, Art. 65 N. 31; Michael Beusch, Was Kreisschreiben dürfen und was nicht, in: Der Schweizer Treuhänder 2005, S. 613 ff.). Als solche sind sie für die als eigentliche Adressaten figurierenden Verwaltungsbehörden verbindlich, wenn sie nicht klarerweise einen verfassungs- oder gesetzeswidrigen Inhalt aufweisen (Urteile des BVGer A-5601/2019 vom 6. Mai 2020 E. 1.7.1, A-2204/2018 vom 16. Dezember 2019 E. 3.2, A-6253/2018 vom 10. Dezember 2019 E. 2.6.1; Michael Beusch, in: Zweifel/Beusch [Hrsg.], Kommentar zum schweizerischen Steuerrecht, Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer [DBG], 3. Aufl. 2017, Art. 102 N. 15 ff.).

E. 1.3.2

Nicht verbindlich sind Verwaltungsverordnungen dagegen für die Justizbehörden, deren Aufgabe es ist, die Einhaltung von Verfassung und Gesetz im Einzelfall zu überprüfen (vgl. BGE 145 II 2 E. 4.3; vgl. André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, Rz. 2.173 f.). Die Gerichtsbehörden sollen Verwaltungsverordnungen bei ihrer Entscheidung allerdings mitberücksichtigen, sofern diese eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen darstellen. Dies gilt umso mehr, als es nicht Aufgabe der Gerichte ist, als Zweitinterpreten des der Verwaltungsverordnung zugrunde liegenden Erlasses eigene Zweckmässigkeitsüberlegungen an die Stelle des Vollzugskonzepts der zuständigen Behörde zu setzen (vgl. BGE 146 I 105 E. 4.1, 146 II 359 E. 5.3, 141 V 139 E. 6.3.1; BVGE 2010/33 E. 3.3.1, 2007/41 E. 3.3). Von selbst versteht sich angesichts der herausragenden Bedeutung, welche dem Legalitätsprinzip im Schweizer Steuerrecht zukommt, dass eine Verwaltungsverordnung oder gar eine blosse nicht schriftlich festgehaltene Praxis unter keinen Umständen alleinige Grundlage für die wie auch immer ausgestaltete steuerliche Erfassung eines Sachverhalts darstellen kann (vgl. BGE 131 II 1 E. 4.1; BVGE 2010/33 E. 3.3.1, 2007/41 E. 4.1, Urteile des BVGer A-5601/2019 vom 6. Mai 2020 E. 1.7.2, A-2204/2018 vom 16. Dezember 2019 E. 3.2, A-6253/2018 vom 10. Dezember 2019 E. 2.6.2).

E. 1.4.1

Nach schweizerischem innerstaatlichen Recht ist der Inhalt einer Norm durch Auslegung zu ermitteln. Ausgangspunkt jeder Auslegung ist der Wortlaut, wobei bei Erlassen des Bundesrechts die Fassungen in den drei Amtssprachen gleichwertig sind. Ist der Text nicht ohne Weiteres klar und sind verschiedene Interpretationen möglich, muss nach der wahren Tragweite der Bestimmung gesucht werden. Vom Wortlaut kann abgewichen werden, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass er nicht den wahren Sinn der Vorschrift wiedergibt. Solche Gründe können sich aus der Entstehungsgeschichte, aus Sinn und Zweck der Norm oder aus dem Zusammenhang mit anderen Gesetzesbestimmungen ergeben (statt vieler: BGE 143 II 268 E. 4.3.1, 143 II 202 E. 8.5). Bei der Auslegung sind alle Auslegungselemente zu berücksichtigen (Methodenpluralismus; BGE 146 II 111 E. 2.3.2, 143 I 109 E. 6, 141 I 78 E. 4.2). Es sollen alle jene Methoden kombiniert werden, die für den konkreten Fall im Hinblick auf ein vernünftiges und praktikables Ergebnis am meisten Überzeugungskraft haben. Sind mehrere Lösungen denkbar, ist jene zu wählen, die der Verfassung entspricht (BGE 143 V 114 E. 5.2, 140 II 495 E. 2.3 insb. 2.3.3; BVGE 2018 III/4 E. 3.4.2.1, 2016/25 E. 2.6.4.1).

E. 1.4.2

Die Auslegung völkerrechtlicher Verträge richtet sich nach den Regeln des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge (VRK, SR 0.111), das insoweit kodifiziertes Völkergewohnheitsrecht darstellt. Nach Art. 31 Abs. 1 VRK haben die Vertragsstaaten eine zwischenstaatliche Übereinkunft nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, ihren Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Lichte ihres Zieles und Zweckes auszulegen. Neben dem Zusammenhang (Art. 31 Abs. 2 VRK) sind gemäss Art. 31 Abs. 3 VRK in gleicher Weise jede spätere Übereinkunft zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung des Vertrags oder die Anwendung seiner Bestimmungen (Bst. a), jede spätere Übung bei der Anwendung des Vertrags, aus der die Übereinstimmung der Vertragsparteien über seine Auslegung hervorgeht (Bst. b), sowie jeder in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien anwendbare einschlägige Völkerrechtssatz (Bst. c) zu berücksichtigen. Die vorbereitenden Arbeiten und die Umstände des Vertragsabschlusses sind nach Art. 32 VRK ergänzende Auslegungsmittel und können herangezogen werden, um die nach Art. 31 VRK ermittelte Bedeutung zu bestätigen oder die Bedeutung zu bestimmen, wenn die Auslegung nach Art. 31 VRK die Bedeutung mehrdeutig oder dunkel lässt (Art. 32 Bst. a VRK) oder zu einem offensichtlich sinnwidrigen oder unvernünftigen Ergebnis führt (Art. 32 Bst. b VRK; BGE 147 II 13 E. 3.3, 146 II 150 E. 5.3.2, 144 II 130 E. 8.2.1; Urteil des BVGer A-1296/2020 vom 21. Dezember 2020 E. 3.2).

E. 1.4.3

Art. 31 Abs. 1 VRK bestimmt eine Reihenfolge der Berücksichtigung der verschiedenen Auslegungselemente, ohne dabei eine feste Rangordnung unter ihnen festzulegen. Den Ausgangspunkt der Auslegung völkerrechtlicher Verträge bildet jedoch die gewöhnliche Bedeutung ihrer Bestimmungen. Diese gewöhnliche Bedeutung ist nach Treu und Glauben und unter Berücksichtigung ihres Zusammenhangs und des Ziels und Zwecks des Vertrags zu bestimmen. Ziel und Zweck des Vertrags ist dabei, was mit dem Vertrag erreicht werden sollte. Zusammen mit der Auslegung nach Treu und Glauben stellt die teleologische Auslegung den «effet utile» des Vertrags sicher. Der auszulegenden Bestimmung eines völkerrechtlichen Vertrags ist unter mehreren möglichen Interpretationen demnach derjenige Sinn beizumessen, welcher ihre effektive Anwendung gewährleistet und nicht zu einem Ergebnis führt, das dem Ziel und Zweck der eingegangenen Verpflichtungen widerspricht. Ausserdem sind die Vertragsstaaten nach Treu und Glauben gehalten, jedes Verhalten und jede Auslegung zu unterlassen, mittels welcher sie ihre vertraglichen Pflichten umgehen oder den Vertrag seines Ziels und Zwecks entleeren würden (BGE 147 II 13 E. 3.3, 146 II 150 E. 5.3.2, 144 II 130 E. 8.2.1, 143 II 202 E. 6.3.1).

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 veranlagen (vgl. Art. 7 ZG). Solche Waren unterliegen zudem grundsätzlich der Einfuhrsteuer (Art. 50 ff. des Bundesgesetzes vom 12. Juni 2009 über die Mehrwertsteuer [MWSTG, SR 641.20]). 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; wobei hierzu auch eine Auftraggeberin oder ein Auftraggeber zählt: Urteil des BGer 2C_420/2013 vom 4. Juli 2014 E. 3.4), 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). 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; Urteile des BVGer A-4966/2018 vom 26. Oktober 2020 E. 3.4.1 f., 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 vom 15. Dezember 2003 über ein neues Zollgesetz [nachfolgend: Botschaft ZG], BBl 2004 567, 579; zum Ganzen: Urteile des BVGer A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 2.3, A-5320/2018 vom 26. August 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 gestellen 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 [EZV] 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. E. 2.3 und E. 3 ff.). Anmeldepflichtig ist unter anderem die zuführungspflichtige Person (Art. 26 Bst. a ZG; zum Ganzen: Urteile des BVGer 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.; vgl. Botschaft ZG, S. 601). 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-369/2020 vom 31. März 2021 E. 2.3.1, A-4966/2018 vom 26. Oktober 2020 E. 3.3.2, A-2167/2019 vom 23. Januar 2020 E. 2.5.2, A-5576/2018 vom 5. Dezember 2019 E. 4.5.1 f.). Die Mitwirkungs- und Sorgfaltspflichten des Zollverfahrens gelten auch für die Erhebung der Einfuhrsteuer (vgl. Art. 50 MWSTG; vgl. Urteil des BGer 2C_97/2020 vom 18. Mai 2020 E. 2.1; Urteil des BVGer A-3322/2018 vom 11. Dezember 2018 E. 3.4; zum Ganzen: Urteile des BVGer A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 2.3.2, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 2.3.2).

E. 2.4

Soll eine Vorzugsbehandlung wie beispielsweise eine Präferenzverzollung erfolgen, muss die anmeldepflichtige Person dies in der Zollanmeldung entsprechend beantragen und die dafür nötigen Begleitdokumente (namentlich Ursprungsnachweise) beilegen (vgl. Art. 79 Abs. 1 Bst. a der Zollverordnung vom 1. November 2006 [ZV, SR 631.01] sowie Art. 80 ZV). Fehlen zum Zeitpunkt der Zollanmeldung Begleitdokumente für die Gewährung einer Zollermässigung oder einer Zollbefreiung kann bzw. muss im Rahmen der Anmeldung eine provisorische Veranlagung beantragt werden (vgl. Art. 39 Abs. 1 ZG, Art. 79 Abs. 1 Bst. a ZV sowie Art. 93 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. a ZV; Urteile des BVGer A-1479/2019 vom 5. Januar 2021 E. 2.3.3 und 2.3.5, A-3244/2018 vom 10. September 2020 E. 3.4, A-4202/2009 vom 17. Februar 2012 E. 3.1). Die Zollanmeldung ist anlässlich der ersten Einfuhr vorzunehmen (vgl. Art. 21 Abs. 1 ZG).

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-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 3).

E. 3.1.1

Eine völkerrechtliche Grundlage für das Verfahren der vorübergehenden Verwendung findet sich im Übereinkommen vom 26. Juni 1990 über die vorübergehende Verwendung (SR 0.631.24, Istanbul Übereinkommen), 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 (Urteile des BVGer 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 Istanbul 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 - von der normalen Wertminderung der Ware infolge ihrer Verwendung abgesehen - in unverändertem Zustand wieder ausgeführt zu werden (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. Einfuhrsteuer; Urteil des BGer 2C_1049/2011 vom 18. Juli 2012 E. 3.2 m.H.; Urteile des BVGer A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.2, A-825/2016 vom 10. November 2016 E. 5.1).

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, vorbehältlich 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. 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-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.3, A-957/2019 vom 9. Dezember 2019 E. 2.8.1, 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. der erfolgten 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 (Urteile des BVGer A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.4, A-825/2016 vom 10. November 2016 E. 5.3). Unter anderem hält Art. 6 Anlage C zum Istanbul Übereinkommen fest, dass für die vorübergehende Verwendung von Beförderungsmitteln weder die Vorlage eines Zollpapiers noch eine Sicherheitsleistung verlangt wird.

E. 3.1.5

Um die in der Anlage C zum Istanbul Übereinkommen genannten Erleichterungen in Anspruch nehmen zu können, müssen die Beförderungsmittel - worunter gemäss Art. 1 Bst. a Anlage C zum Istanbul Übereinkommen auch Strassenkraftfahrzeuge gehören - zur gewerblichen Verwendung in einem anderen als dem Gebiet der vorübergehenden Verwendung auf den Namen einer Person zum Verkehr zugelassen sein, die ihren Sitz oder Wohnsitz ausserhalb des Gebiets der vorübergehenden Verwendung hat, und von Personen eingeführt und verwendet werden, die von diesem Gebiet aus ihre Geschäftstätigkeit ausüben (Art. 5 Bst. a Anlage C zum Istanbul Übereinkommen). Unter gewerblicher

Verwendung ist dabei die gewerbliche Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt zu verstehen (Art. 1 Bst. b Anlage C zum Istanbul Übereinkommen; vgl. Urteile des BVGer A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 3.1.5, A-957/2019 vom 9. Dezember 2019 E. 2.8.2, A-235/2014 vom 26. Mai 2014 E. 3.1).

E. 3.1.6

Als «Binnenverkehr» gilt gemäss Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen die Beförderung von Personen oder Waren, die im Gebiet der vorübergehenden Verwendung aufgenommen oder eingeladen und auch innerhalb dieses Gebietes wieder abgesetzt oder ausgeladen werden. Gemäss Art. 8 Bst. a 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 E. 3.2.2). Auch gemäss Art. 14 des Abkommens 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) sind unter anderem Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet der Schweiz mit einem in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeug nicht zulässig. F._____, A._____ und B._____ - die Länder, in denen die streitbetroffenen Fahrzeuge immatrikuliert sind - sind Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft.

E. 3.2.1

Die vorübergehende Verwendung von ausländischen Waren im Zollgebiet ist nicht nur im Istanbul Übereinkommen, sondern auch im innerstaatlichen Recht verankert: 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 [vgl. Art. 90 Abs. 1 ZG]) übertragen (Abs. 2). Der Umsetzung der materiellen Fiskalbestimmungen von Art. 9 ZG dient sodann Art. 58 ZG (vgl. Urteil des BVGer A-957/2019 vom 9. Dezember 2019 E. 2.9.1; Schreier, Zollkommentar, Art. 9 N. 6).

E. 3.2.2

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. Dies bedeutet, dass ausländische Beförderungsmittel grundsätzlich in den zollfreien Verkehr zu überführen sind, wenn sie für Binnentransporte verwendet werden sollen. Vorbehalten bleibt u.a. die Bestimmung von Art. 34 Abs. 4 Bst. a ZV, wonach die EZV für Binnentransporte die zollfreie vorübergehende Verwendung von ausländischen Beförderungsmitteln im Zollgebiet bewilligen kann, namentlich wenn die Gesuchstellerin bzw. der Gesuchsteller nachweist, dass keine entsprechenden inländischen Beförderungsmittel zur Verfügung stehen und die ausländischen Beförderungsmittel nur für eine kurze Dauer benützt werden sollen. 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 BVGer A-2733/2019

vom 9. Oktober 2020 E. 3.2.3, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 3.1.5).

E. 4.1

Gemäss Art. 118 Abs. 1 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; Urteile des BVGer A-4966/2018 vom 26. Oktober 2020 E. 3.5.1, A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 4.3, A-5576/2018 vom 5. Dezember 2019 E. 4.9, A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 E. 4.4). Gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. a 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_219/2019 vom 27. April 2020 E. 5, 2C_867/2018 vom 6. November 2019 E. 6.2, 2C_382/2017 vom 13. Dezember 2018 E. 2.1 f., 2C_492/2017 vom 20. Oktober 2017 E. 4.4; Urteil des BVGer A-2733/2019 vom 9. Oktober 2020 E. 4.3). 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-3371/2017 vom 28. Oktober 2020 E. 6.2.1, A-4966/2018 vom 26. Oktober 2020 E. 3.5.2, A-5576/2018 vom 5. Dezember 2019 E. 4.9, A-4510/2018 vom 20. Mai 2019 E. 4.4). Zu den Nachleistungspflichtigen in diesem Sinne gehören rechtsprechungsgemäss insbesondere jene Personen, welche dem Kreis der Zollschuldner gemäss Art. 70 ZG entsprechen (vgl. E. 2.2), denn sie gelten ipso facto als durch die Nichtbezahlung der Abgabe bevorteilt (vgl. statt vieler: Urteile des BGer 2C_219/2019 vom 27. April 2020 E. 5 i.V.m. E. 7.6, 2C_420/2013 vom 4. Juli 2014 E. 3.2 f.; zum Ganzen: Urteile des BVGer A-4966/2018 vom 26. Oktober 2020 E. 3.5.2, A-1497/2019 vom 7. Oktober 2020 E. 2.3.2, A-5320/2018 vom 26. August 2019 E. 4.4, A-5367/2018 vom 20. August 2019 E. 4.4.1).

E. 5

Im vorliegenden Verfahren ist einerseits strittig, ob für die Zeit des Einsatzes der Sattelzugmaschinen auf schweizerischem Zollgebiet die Verfügungsmacht über diese der Beschwerdeführerin 1 zukam oder bei den Beschwerdeführerinnen 2 und 3 verblieb, in deren Eigentum die Fahrzeuge standen, und damit die Erleichterungen gemäss Anlage C zum Istanbul Übereinkommen in Anspruch genommen werden können. Andererseits ist

strittig, ob es sich beim Transport von leeren Aufliegern von einem Ort in der Schweiz an einen anderen Ort in der Schweiz um verbotene Kabotage handelt. Auf diese beiden Fragen wird nachfolgend in E. 5.1 und E. 5.2 eingegangen, bevor in E. 5.3 Ausführungen zur (eventualiter beantragten) Anwendung des Präferenzzollansatzes gemacht werden und in E. 5.4 kurz auf die Zahlungspflicht eingegangen wird. Schliesslich werden in E. 6 Einzelfragen behandelt. Vorab ist festzuhalten, dass sich die Parteien einig sind, dass wenn verbotene Binnentransporte durchgeführt wurden die im Ausland immatrikulierten Sattelzugmaschinen zu verzollen sind und nicht die in der Schweiz ohnehin bereits immatrikulierten und verzollten Auflieger (allfällige im Ausland immatrikulierte Auflieger sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens). Diesbezüglich scheint es im vorinstanzlichen Verfahren zu Missverständnissen gekommen zu sein. Weiter geht es um das Vertragsverhältnis zwischen der Beschwerdeführerin 1 und den Beschwerdeführerinnen 2 und 3 bzw. Drittunternehmen. Das Verhältnis zwischen der Beschwerdeführerin 1 und deren Kunden ist demgegenüber hier nicht relevant. Dazu finden sich auch keine Angaben in den Akten. Letztlich ebenfalls unbestritten ist, dass Auflieger als Waren gelten können (vgl. auch das Merkblatt der EZV «Binnentransporte [Kabotage] im gewerblichen Güterverkehr» (Beschwerdebeilage 13 [Version 2015] und 14 [Version 2019]; nachfolgend: Merkblatt der EZV; Ziff. 3.4, wonach sowohl die auf dem Beförderungsmittel transportierten Waren als auch das Beförderungsmittel selbst als «Waren» gelten). Fraglich ist aber, ob sie in den vorliegend zu beurteilenden Fallkonstellationen als Waren im zollrechtlichen Sinne, insbesondere im Sinne von Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen, gelten (vgl. E. 5.2.2; auch eine Sattelzugmaschine kann als Ware gelten, z.B., wenn sie für den Verkauf importiert wird; so wie der vorliegend zu beurteilende Sachverhalt sich darstellt, gelten die benutzten Sattelzugmaschinen jedoch nicht als Waren im Sinne von Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen, sondern als Beförderungsmittel; vgl. auch Art. 1 Bst. a und d sowie Art. 2 ff. Istanbul Übereinkommen, aus denen hervorgeht, dass auch Beförderungsmittel als Waren gelten).

E. 5.1

Zuerst ist zu klären, ob die Verfügungsmacht über die Sattelzugmaschinen während ihres Einsatzes auf schweizerischem Zollgebiet auf die Beschwerdeführerin 1 übergegangen ist oder bei den Beschwerdeführerinnen 2 und 3 bzw. den Drittunternehmen verblieb. Dies ist insofern relevant, als die Erleichterungen der Anlage C zum Istanbul Übereinkommen nur zum Tragen kommen, wenn die Sattelzugmaschinen von einer Person eingeführt und verwendet werden, die ihre Geschäftstätigkeit aus dem Zollausland ausführt (E. 3.1.5). Das Fahrzeug kann nur dann von einer solchen Person eingeführt und verwendet werden, wenn diese Person auch die Verfügungsmacht darüber behält. Wäre die Verfügungsmacht indessen auf eine Person übergegangen, die ihre Geschäftstätigkeit im Zollinland ausübt, hätten die Sattelzugmaschinen gemäss dem innerstaatlichen Verfahren in ein Zollverfahren überführt werden müssen (vgl. Art. 47 ZG), wobei die vorübergehende Verwendung nur ganz ausnahmsweise zulässig gewesen wäre (vgl. dazu E. 3.2.1 f.).

E. 5.1.1.1

Die Vorinstanz ist der Auffassung, die Dispositionen der Zugmaschinen in der Schweiz seien durch die Beschwerdeführerin 1 und nicht über die ausländischen Unternehmen erfolgt. Somit habe die Beschwerdeführerin 1 die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge gehabt. Daher sei eine vorübergehende Verwendung gar nicht möglich, denn eine solche könne nur vorliegen, wenn (bei gegebenen übrigen Voraussetzungen) die Verfügungsmacht

über die Fahrzeuge bei einer Person im Ausland liege. Die Zollkreisdirektion Basel hielt gegenüber der Hauptabteilung Zollfahndung in einer Stellungnahme vom 27. Dezember 2018 (ZFA PN 0530 ff. [ähnliche Stellungnahme auch gegenüber weiteren Beteiligten]) fest, die Beschwerdeführerin 1 habe nicht nur die Transportaufträge erteilt, sondern auch über längere Zeit über die eingesetzten unverzollten Sattelzüge verfügt. Dies sei aufgrund der Rechnungsstellung und den Durchfahrtsberichten der LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) eindeutig ersichtlich (ZFA PN 0531 vgl. auch PN 0533 und 0535). Die gefahrenen Kilometer seien berechnet worden, weshalb auch für die Transporte der Auflieger Rechnung gestellt worden sei. Die Fahrten seien also gegen Entgelt ausgeführt worden (ZFA PN 0531 f. und 0537). Aus dem Untersuchungsbericht der EZV vom 15. Mai 2018 über die Hausdurchsuchung bei der Beschwerdeführerin 1 in G._____ (Beschwerdebeilage 12 und ZFA PN 0175 ff.) geht hervor, dass auf einer Magnettafel im Disponentenbüro jeweils aktuell ersichtlich sei, wo sich die betroffenen Fahrzeuge befänden (ZFA PN 0176). Gemäss Untersuchungsbericht vom gleichen Tag über die Hausdurchsuchung bei der Beschwerdeführerin 1 in H._____ und I._____ (ZFA PN 0183 ff.) hat J._____, der Prokurist, angegeben, Miet- bzw. mietähnliche Verträge, insbesondere solche für ausländische Fremdfahrer, befänden sich am Standort in G._____. Für die C._____ LTD - so ist dem Bericht sinngemäss zu entnehmen - seien Gutschriften ausgestellt worden, weil solche Fremdfahrer nicht über die Möglichkeit verfügten, der Beschwerdeführerin 1 eine offizielle Rechnung für die beauftragten Transporte zu stellen. Die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 hätten hingegen der Beschwerdeführerin 1 Rechnung gestellt (ZFA PN 0184).

E. 5.1.1.2

Die Beschwerdeführerinnen bringen hingegen vor, die Beschwerdeführerin 1 habe den Beschwerdeführerinnen 2 und 3 sowie den weiteren ausländischen Unternehmen bloss Transportaufträge erteilt. Die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge sei dadurch bei den Beschwerdeführerinnen 2 und 3 bzw. den weiteren ausländischen Unternehmen, die auch Eigentümerinnen der Fahrzeuge seien und auf deren Namen die Fahrzeuge im Ausland immatrikuliert seien, verblieben.

E. 5.1.2

Im Folgenden wird kurz dargestellt, um was für eine Art von Vertrag es sich bei den zwischen der Beschwerdeführerin 1 und den anderen Unternehmen geschlossenen Verträgen handeln könnte, wobei es vorliegend darauf ankommt, bei wem tatsächlich die Verfügungsmacht über die Zugmaschinen lag, und weniger, um welchen zivilrechtlichen Vertragstyp es sich handelt. Daher wird auf im vorliegenden Fall allfällig anwendbare internationale Bestimmungen im Transportgewerbe nicht eingegangen.

E. 5.1.2.1

Beim Auftrag verpflichtet sich der Beauftragte, die ihm übertragenen Geschäfte oder Dienste vertragsgemäss zu besorgen (Art. 394 Abs. 1 des Obligationenrechts vom 30. März 1911 [OR, SR 220]).

E. 5.1.2.2

Gemäss den Bestimmungen zum Frachtvertrag, ist Frachtführer, wer gegen Vergütung den Transport von Sachen auszuführen übernimmt (Art. 440 Abs. 1 OR). Die Vorschriften über den Auftrag kommen zur Anwendung, soweit nicht die Bestimmungen über den Frachtvertrag etwas anderes enthalten (Art. 440 Abs. 2 OR). Gemäss Art. 441 Abs. 1 OR

hat der Absender dem Frachtführer die Adresse des Empfängers und den Ort der Ablieferung, die Anzahl, die Verpackung, den Inhalt und das Gewicht der Frachtstücke, die Lieferungszeit und den Transportweg sowie bei wertvollen Gegenständen auch deren Wert genau zu bezeichnen. Daraus ergibt sich, dass der Absender recht ausführliche Instruktionspflichten hat. Die entsprechenden Angaben sind notwendig, damit der Frachtführer seine Aufgabe mit der ihm obliegenden Sorgfalt erfüllen kann (Ernst Staehelin, in: Honsell/Vogt/Wiegand [Hrsg.], Obligationenrecht I, 6. Aufl. 2015, Art. 441 N. 1).

E. 5.1.2.3

Bei der Miete verpflichtet sich der Vermieter, dem Mieter eine Sache zum Gebrauch zu überlassen, und der Mieter, dem Vermieter dafür einen Mietzins zu leisten (Art. 253 OR). Unter anderem trägt der Vermieter die mit der Sache verbundenen Lasten und öffentlichen Abgaben (Art. 256b OR).

E. 5.1.3

Nun ist auf die Akten einzugehen:

E. 5.1.3.1

Verträge zwischen den beteiligten Unternehmen konnten - mit Ausnahme eines älteren Vertrages zwischen der Beschwerdeführerin 1 und der Beschwerdeführerin 3 vom 3. Januar 1994 (ZFA PN 0188) nicht aufgefunden werden, weil solche - wie sich aus einer Telefonnotiz ergibt, die die EZV anlässlich eines Gesprächs mit K._____ vom 24. Mai 2018 erstellte (ZFA PN 0186) - im internationalen Transportgewerbe nicht üblich seien. Abgesehen davon, dass auch bei Vorliegen von Verträgen auf deren Inhalt bzw. Umsetzung und nicht auf die Bezeichnung abzustellen wäre, ist daher im Folgenden gestützt auf diesen Vertrag sowie die weiteren vorhandenen Akten zu beurteilen, ob die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge bei den ausländischen Unternehmen verblieben oder auf die Beschwerdeführerin 1 übergegangen ist.

E. 5.1.3.2

Anlässlich seiner Einvernahme vom 19. Juli 2018 hat E._____ ausgesagt, dass «[d]ie Dispositionen, welche über oder in der Schweiz getätigt werden, [...] von der Firma X._____ AG in Auftrag gegeben [wurden]» (Beschwerdebeilage 6 S. 4 = ZFA PN 0338). In Bezug auf das Unternehmen C._____ LTD sagte er aus: «Auch dabei wurden die Dispositionen in und aus der Schweiz durch die Firma X._____ AG getätigt» (Beschwerdebeilage 6 S. 4 = ZFA PN 0338). Auf die Frage, er müsse doch wissen, welche Chauffeure welche Fahrzeuge fahren würden, antwortete er: «Das wissen die Niederlassungen. Nur diese können sagen welche Chauffeure gefahren sind. Zum Zeitpunkt der Beförderung wissen wir auch welcher Chauffeur welches Fahrzeug führt» (Beschwerdebeilage 6 S. 5 = ZFA PN 0339). Auf die Frage, wer die Inlandtransporte in Auftrag gegeben habe, antwortete er: «Das habe ich entschieden» (Beschwerdebeilage 6 S. 6 = ZFA PN 0340).

E. 5.1.3.3

In einem E-Mail von L._____ vom 2. Oktober 2018 an die EZV steht, die Zugmaschinen seien von der Beschwerdeführerin 1 disponiert worden. Dieser seien die Fahrzeuge zur Verfügung gestellt worden und er habe nicht gewusst, wie die Fahrzeuge von der Beschwerdeführerin 1 benutzt worden seien (ZFA PN 0495). Die Versicherung von

Ladung, Aufliegern und Fahrzeugen sei in seiner Verantwortung gelegen (ZFA PN 0495).

E. 5.1.3.4

Weiter wurden - dies ist auch unbestritten - die LSVA-Gebühren für die Zugfahrzeuge von der Beschwerdeführerin 1 bezahlt (in Bezug auf die Fahrzeuge der C._____ LTD: ZFA PN 0495 [E-Mail von L._____ vom 2. Oktober 2018 an die EZV]).

E. 5.1.3.5

Für die Fahrten, die mit Zugmaschinen der C._____ LTD ausgeführt wurden, stellte das letztgenannte Unternehmen der Beschwerdeführerin 1 keine Rechnung, sondern die Beschwerdeführerin 1 stellte der C._____ LTD Gutschriften aus (Ordner in den Akten der Vorinstanz mit der Bezeichnung «Fremdfahrer D._____ + C._____ 2014», «Fremdfahrer C._____ 2015» und «Fremdfahrer C._____ 2016»).

E. 5.1.3.6

Aus den Akten ergibt sich in Bezug auf Transporte, die von der C._____ LTD durchgeführt wurden, dass Schäden, welche die Chauffeure dieses Unternehmens mit dessen Zugfahrzeugen an Anhängern der Beschwerdeführerin 1 verursachten, der C._____ LTD in Rechnung gestellt wurden (B 2341 und B 2265 ff.). Auch Bussen, unter anderem eine solche für eine zu hohe Achsenbelastung eines Lastwagens (B 1954 ff.), waren durch die C._____ LTD zu tragen.

E. 5.1.4.1

Zu den Akten ist festzuhalten, dass die Zugmaschinen unbestrittenermassen von Chauffeuren der im Ausland domizilierten Unternehmen (unter anderem der Beschwerdeführerinnen 2 und 3) geführt wurden, was darauf hindeutet, dass die Fahrzeuge in der Verfügungsmacht dieser im Ausland domizilierten Unternehmen standen. Auch sprach E._____ zwar von einer Disponierung der Fahrzeuge durch die Beschwerdeführerin 1, jedoch erwähnte er auch, die Beschwerdeführerin 1 habe die Dispositionen «in Auftrag gegeben» (E. 5.1.3.2), was wiederum auf einen gewöhnlichen Frachtvertrag hindeutet (E. 5.1.2.2). Bei einem solchen bestimmt die Auftraggeberin, hier also die Beschwerdeführerin 1, von welchem Ort die Fahrzeuge zu welchem anderen Ort fahren sollen und welche Waren dabei transportiert werden sollen; möglicherweise wird auch die Route vorgegeben. Das führt aber nicht dazu, dass die Fahrzeuge in die Verfügungsmacht der Auftraggeberin übergehen würden. Auch ist nicht auszuschliessen, dass eine Person, die einvernommen wird, sich nicht ganz präzise ausdrückt. Abgesehen davon handelt es sich bei den Begriffen «Disponierung» bzw. «disponieren» nicht um juristische Begriffe, denen eine rechtlich eindeutige Bedeutung zukommen würde.

E. 5.1.4.2

In Bezug auf das E-Mail von L._____ (E. 5.1.3.3) ist einerseits zu berücksichtigen, dass er glaubte, sich gegen Anschuldigen verteidigen zu müssen, und andererseits, dass das Mail zwar in gut verständlichem, aber nicht perfektem Deutsch abgefasst ist. Auch hier kann nicht davon ausgegangen werden, dass immer die korrekten Ausdrücke benutzt wurden.

E. 5.1.4.3

Den in den Akten liegenden Rechnungen ist zu entnehmen, dass jeweils für eine Sattelzugmaschine über einen längeren Zeitraum die gefahrenen Kilometer abgerechnet wurden. Die Vorinstanz schliesst daraus, dass die Zugmaschinen der Beschwerdeführerin 1

während dieser Zeit zur Verfügung standen und sie diese frei einsetzen konnte (E. 5.1.1.1). Das lässt sich aus den Rechnungen jedoch nicht erkennen. Zwar ergibt ein Vergleich der LSVA-Rechnungen mit den Rechnungen, die die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 für die Beschwerdeführerin 1 ausstellten, dass die Fahrzeuge während dieser Zeit für die Beschwerdeführerin 1 eingesetzt wurden. Das bedeutet aber noch nicht, dass die Beschwerdeführerin 1 die Verfügungsmacht über diese Zugmaschinen hatte. Auch wenn die Beschwerdeführerin 1 den ausländischen Unternehmen Transportaufträge erteilte (und somit die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge bei den ausländischen Unternehmen verblieb), konnte es für diese Unternehmen durchaus sinnvoll sein, mehrheitlich dieselben Zugmaschinen für die Transporte der Beschwerdeführerin 1 einzusetzen. Hieraus lassen sich keine Schlüsse betreffend die Verfügungsmacht über die Zugmaschinen ziehen.

E. 5.1.4.4

Im Untersuchungsbericht der EZV wird erwähnt, dass auf einer Magnettafel im Disponentenbüro jeweils aktuell ersichtlich sei, wo sich die betroffenen Fahrzeuge befänden (E. 5.1.1.1). Dies könnte darauf hindeuten, dass es tatsächlich die Beschwerdeführerin 1 war, die den jeweiligen Chauffeuren Anweisungen erteilte, wohin sie als nächstes fahren sollten, und dass sie somit direkt über die Fahrzeuge verfügte. Allerdings wurde dies von der Vorinstanz, die die genannte Tafel auch nicht in ihrer Fotodokumentation aufgenommen hat, zu Recht nicht vorgebracht: Die Tafel ergibt nämlich auch dann Sinn, wenn die Beschwerdeführerin 1 mit den ausländischen Unternehmen Frachtverträge schloss; so war sie jeweils über die Stand- bzw. Aufenthaltsorte der Fahrzeuge informiert und konnte auch kontrollieren, wo sich die Waren für ihre Kunden befanden und allenfalls auch, ob die vorgesehenen Verkehrsrouten eingehalten wurden.

E. 5.1.4.5

Dass für die Fahrten der Fahrzeuge der C._____ LTD von der Beschwerdeführerin 1 Gutschriften ausgestellt und nicht von der C._____ LTD Rechnung an die Beschwerdeführerin 1 gestellt wurde, erscheint zwar unüblich. Daraus lässt sich aber - im Gegensatz zu den Ausführungen der Vorinstanz - nicht unbedingt auf eine Verfügungsmacht der Beschwerdeführerin 1 über die Zugmaschinen der C._____ LTD schliessen, denn auch bei einem Mietvertrag oder einem mietähnlichen Vertrag wäre eine solche Ausstellung von Gutschriften unüblich.

E. 5.1.4.6

Für die LSVA ist gemäss Art. 5 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG, SR 641.81) der Halter oder die Halterin sowie bei ausländischen Fahrzeugen zusätzlich der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin abgabepflichtig. Der Umstand, dass die LSVA für die Zugmaschinen unbestrittenermassen von der Beschwerdeführerin 1 bezahlt wurde (E. 5.1.3.4), könnte somit als Hinweis gedeutet werden, dass dieser die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge zukam. Es spricht allerdings auch nichts dagegen, dass die Abgabe von der Beschwerdeführerin 1 entrichtet wird (vgl. auch Art. 5 Abs. 2 SVAG, wonach der Bundesrat weitere Personen als solidarisch haftbar erklären kann). Der Umstand, dass die Beschwerdeführerin 1 die LSVA für die Zugmaschinen entrichtet, deutet somit zwar auf ihre Haltereigenschaft und damit eine Verfügungsmacht hin, ist aber nicht allein entscheidend.

E. 5.1.4.7

Dass die ausländischen Unternehmen für Bussen aufkommen mussten (als nachgewiesen kann das zumindest für die C._____ LTD gelten; E. 5.1.3.6), ist ein starkes Indiz dafür, dass die Verfügungsmacht bei diesen Unternehmen und gerade nicht bei der Beschwerdeführerin 1 lag. Darauf deutet auch der Umstand hin, dass die Versicherung Sache der ausländischen Unternehmen war (vgl. E. 5.1.3.3).

E. 5.1.4.8

Schliesslich ergibt sich auch aus dem älteren Vertrag vom 3. Januar 1994 zwischen den Beschwerdeführerinnen 1 und 3, den die Beschwerdeführerin 1 der Vorinstanz einreichen konnte (E. 5.1.3.1), dass die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge nicht auf die Beschwerdeführerin 1 übergehen sollte. In diesem Vertrag werden zunächst die Preise pro Kilometer (nach Land aufgeschlüsselt) sowie Tagessätze festgesetzt. Weiter steht dort: 1.Aufgrund der internationalen Transporte gelten die Kalendertage. 2.Werkstattfahrten etc. aus und zu dem Heimatort werden nicht von X._____ AG, I._____ bezahlt. 3.Verzögerungen durch Reparaturen werden nicht zu den Einsatztagen gezählt. 4.Feiertage, Streiktage und Fahrausfälle sowie andere von uns nicht zu beeinflussende Aufenthalte, zählen zum Risiko des Frachtführers. 5.Die CMR-Versicherung wird von X._____ AG, I._____, gedeckt und am Ende des Jahres auf Grund des Umsatzes mit Z._____ abgerechnet. 6.Für die Transporte müssen saubere, mit allen Daten ersichtliche Rapporte ausgefüllt werden. Tages- sowie Tourenrapporte. Bei zu grossen KM-Abweichungen werden Tarifkilometer als Basis genommen. 7.Bei defekten Brücken müssen Meldungen schriftlich den Frachtpapieren beigelegt werden und diese schnellstmöglich dem zuständigen Disponenten zukommen gelassen werden. 8.Reklamationen über Abrechnungen sind mit M._____ zu besprechen. Aus diesem Vertrag ergibt sich nicht, dass die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge der Beschwerdeführerin 1 übertragen wurde. Einzig der Umstand, dass gemäss Ziff. 5 die Frachtführerhaftpflichtversicherung von der Beschwerdeführerin 1 gedeckt wurde, könnte darauf hindeuten. Jedoch wurde auch diese mit der Beschwerdeführerin 3 abgerechnet. Auch dürfte die Beschwerdeführerin 1 gegenüber ihren Kunden gehaftet haben, weshalb es Sinn ergab, dass sie in erster Linie die Kosten für die Versicherungsdeckung übernahm. Es wurden in diesem Vertrag weiter lediglich Rechte und Pflichten zwischen den Parteien geregelt. Wäre die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge auf die Beschwerdeführerin 1 übergegangen, hätte diese wohl auch zum Beispiel gewisse Reparaturkosten übernehmen und für gewisse Ausfälle haften müssen.

E. 5.1.5

Insgesamt gibt es zwar ein paar Hinweise darauf, dass die Verfügungsmacht über die Fahrzeuge auf die Beschwerdeführerin 1 übergegangen sein könnte. Einiges spricht aber auch dagegen. Dass ein Mietvertrag vorliegen könnte, ist jedenfalls nicht ersichtlich. Vielmehr sind, soweit dies vorliegend aufgrund der vorhandenen Unterlagen beurteilt werden kann, die Voraussetzungen für einen Frachtvertrag oder einem diesem ähnlichen Vertrag erfüllt. Weitere Verträge konnten nicht erhältlich gemacht werden (E. 5.1.3.1). Es gibt auch keine Hinweise darauf, dass Einzelfälle anders gehandhabt wurden. Damit ist festzuhalten, dass die Verfügungsmacht für jene Zugmaschinen, bei denen in Frage steht, ob die Zollabgaben zu entrichten gewesen wären, bei den ausländischen Unternehmen verblieben ist und nicht auf die Beschwerdeführerin 1 übergegangen ist. Die Erleichterungen gemäss Anlage C zum Istanbul Übereinkommen können damit in Bezug auf die betroffenen Sattelzugmaschinen in Anspruch genommen werden, sofern die

weiteren Voraussetzungen erfüllt sind (E. 3.1.5).

E. 5.2

Nun ist darauf einzugehen, ob es sich beim Transport von leeren Aufliegern, die an einem Ort in der Schweiz aufgenommen und an einem anderen Ort in der Schweiz abgeladen werden, um verbotene Binnentransporte (Kabotage) handelt. Hier ist vorab festzuhalten, dass unbestritten ist, dass die Fahrt eines Sattelzuges ohne Auflieger oder Anhänger von einem Ort in der Schweiz an einen anderen Ort in der Schweiz nicht als verbotener Binnentransport gilt, weil weder Waren noch Personen transportiert werden. Die Zugmaschine gilt in einem solchen Fall als Beförderungsmittel und nicht als Ware. Ebenfalls zulässig ist es, wenn eine Sendung aus dem Ausland an verschiedene Empfänger im Inland verteilt wird oder wenn im Inland bei verschiedenen Versendern Waren aufgenommen und diese allesamt ins Ausland transportiert werden. In beiden Fällen liegen keine Binnentransporte vor, bei denen Waren im Inland aufgenommen oder eingeladen und wieder abgesetzt oder ausgeladen werden (E. 3.1.6).

E. 5.2.1

Aus den Akten und den Darstellungen der Parteien ergeben sich verschiedene Konstellationen, wobei vorliegend (mit Blick auf das Ergebnis dieses Urteils) nur die folgende zu beurteilen ist: Die Sattelzugmaschine fährt vom Ausland mit einem beladenen Auflieger in die Schweiz und stellt den Auflieger am Ort 1 ab; dort nimmt sie einen leeren Auflieger auf und fährt mit diesem an den Ort 2 in der Schweiz, wo sie ihn abstellt; am Ort 2 wird ein weiterer Auflieger (beladen) aufgenommen und ins Ausland gefahren. Hier interessiert die Aufnahme des (in der Schweiz immatrikulierten und verzollten) leeren Aufliegers am Ort 1, dessen Transport an den Ort 2 und das dortige Abstellen des Aufliegers.

E. 5.2.2

Die Vorinstanz hat verschiedentlich festgehalten, es habe eine Beförderung im Sinne von Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen, also ein verbotener Binnentransport, stattgefunden. Diese rechtliche Würdigung hat die Beschwerdeführerin aber von Beginn an verneint. Letztlich geht es um die Frage, ob die Beförderung von leeren Aufliegern eine unzulässige Beförderung von Waren ist oder ob die Auflieger in diesem Zusammenhang den Beförderungsmitteln zuzurechnen sind.

E. 5.2.3

Art. 1 Bst. a Anlage C zum Istanbul Übereinkommen definiert die Beförderungsmittel. Als solche gelten unter anderem und soweit vorliegend relevant Strassenkraftfahrzeuge (einschliesslich Fahrräder mit Motor, Anhänger, Sattelanhänger und Lastzüge). Für sich allein genommen liesse sich daraus schliessen, dass Anhänger und Sattelauflieger als Beförderungsmittel gelten. Folglich wäre zumindest eine Fahrt mit leerem Auflieger gleich zu beurteilen wie die Fahrt einer Sattelzugmaschine ohne Auflieger, also nicht als verbotener Binnentransport (E. 5.2). Wie zuvor erwähnt, ist hier aber gerade zu klären, ob die Auflieger als Ware oder Beförderungsmittel gelten, denn dass sie Waren sein können, wurde bereits festgehalten (E. 5). Es kommt also auf den konkreten Kontext an, damit geklärt werden kann, ob ihre Eigenschaft als Beförderungsmittel oder jene als Ware im Vordergrund steht.

E. 5.2.4

Wiederum ist hier zunächst die Aktenlage darzustellen:

E. 5.2.4.1

E._____ sagte anlässlich seiner Einvernahme am 19. Juli 2018 aus, dass die Transporte der (leeren) Auflieger seiner Meinung nach keine Inlandtransporte darstellten (Beschwerdebeilage 6 S. 2 f., 5, 7 = ZFA PN 0336 f., 0339, 0341). Der Vollständigkeit halber sei hier festgehalten, dass E._____ in diesem Sinne tatsächlich wiederholt ausgesagt hat, keine Inlandtransporte angeordnet zu haben. Selbst seine Antwort auf die Frage, «Wer hat den Auftrag erteilt, diese Inlandtransporte durchzuführen», nämlich «Das habe ich entschieden» (Beschwerdebeilage 6 S. 6 = ZFA PN 340), kann nicht als Eingeständnis angesehen werden: Wie erwähnt, hatte er mehrfach festgehalten, dass diese Fahrten seiner Meinung nach keine Inlandtransporte dargestellt hätten, und es konnte von ihm nicht erwartet werden, dass er dies auf jede einzelne Frage der EZV hin wiederholen würde. Soweit die Vorinstanz behauptet, E._____ habe zugegeben, Inlandtransorte in Auftrag gegeben zu haben, ist ihr entgegenzuhalten, dass sie den Sachverhalt insofern tatsächlich - wie die Beschwerdeführerin 1 geltend macht - falsch darstellt, auch wenn dies für den Ausgang des vorliegenden Verfahrens nicht wesentlich ist. Dass die Vorinstanz bei dem von E._____ dargestellten Sachverhalt von Binnentransporten ausgeht, ist eine rechtliche Würdigung dieses Sachverhalts. Tatsache und sachverhaltlich festzustellen ist aber, dass E._____ ausgesagt hat, seiner Meinung nach lägen keine Inlandtransporte vor. Er hat, entgegen der Aussage der Vorinstanz, nicht zugegeben, dass er Inlandtransporte in Auftrag gegeben hat. Dass die Vorinstanz die durchgeführten Transporte rechtlich anders würdigt als E._____, ändert nichts an der konkreten Aussage von E._____.

E. 5.2.4.2

Zwar bringt die Beschwerdeführerin vor, die Leerfahrten seien nicht vergütet worden, jedoch behauptet L._____, es sei pro gefahrenem Kilometer eine Vergütung geleistet worden (ZFA PN 0495). Dass die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 gegenüber der Beschwerdeführerin 1 tatsächlich die Anzahl gefahrener Kilometer berechnet haben, ergibt sich aus den Rechnungen, die in den Beweismittelordnern 1-3 abgelegt sind. (Dass teilweise offenbar Beträge ab ca. EUR 5'000.-- auf EUR. 10'000.-- «aufgerundet» wurden und nur Beträge unter EUR 5'000.-- oder über EUR 10'000.-- kilometergenau in Rechnung gestellt wurde, ist hier nicht relevant.) Hier ist zu präzisieren, dass es um das Verhältnis zwischen der Beschwerdeführerin 1 und den Transportunternehmen geht, denn die Beschwerdeführerin 1 ist Vertragspartnerin der Transportunternehmen. Wie die Beschwerdeführerin 1 die Transporte ihren Kunden weiterverrechnete - bzw. ob für nationale Bewegungen tatsächlich keine Rechnungsstellung erfolgte, wie die Beschwerdeführerin ausführt -, ist hingegen im vorliegenden Verfahren nicht entscheidwesentlich, zumal - wie zuvor festgehalten wurde (E. 5.1.5) - die Verfügungsmacht bei den ausländischen Unternehmen verblieben ist.

E. 5.2.5.1

In rechtlicher Hinsicht werden Binnentransporte (bzw. Inlandtransporte) in Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen, welches direkt anwendbar ist, definiert. Demnach gilt als Binnenverkehr die Beförderung von Personen oder Waren, die im Gebiet der vorübergehenden Verwendung aufgenommen oder eingeladen und auch innerhalb dieses Gebietes wieder abgesetzt oder ausgeladen werden (E. 3.1.6). Innerstaatlich findet sich eine Regelung in Art. 115 Abs. 1 Bst. d der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die

Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV, SR 741.51). Diese Bestimmung besagt, dass ausländische Motorfahrzeuge und Anhänger mit schweizerischem Fahrzeugausweis und schweizerischen Kontrollschildern versehen werden müssen, wenn sie zur entgeltlichen Beförderung von in der Schweiz aufgenommenen und hier wieder abzusetzenden Personen oder Gütern (Binnentransporte) verwendet werden. Weder im ZG noch in der ZV noch im ZTG finden sich Definitionen des Binnentransports. Was diese Bestimmungen (Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen und Art. 115 Abs. 1 Bst. d VZV) für den vorliegenden Fall bedeuten, ist durch Auslegung zu ermitteln (E. 1.4; zur konkreten Auslegung E. 5.2.5.3 ff.). Auf die Ausnahme von Art. 34 Abs. 4 ZV, wonach Inlandtransporte mit unverzollten Fahrzeugen in engen Grenzen erlaubt werden können (E. 3.2.2), muss hier nicht eingegangen werden, weil die entsprechenden Voraussetzungen - dies ist auch unbestritten - nicht erfüllt sind. Das - für das Bundesverwaltungsgericht nicht verbindliche (E. 1.3.2) - Merkblatt der EZV verweist in seiner Ziff. 2 zwar auf Art. 115 VZV und nicht auf Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen. Mit seinem Verweis auf Art. 8 Anlage C zum Istanbul Übereinkommen befindet sich dort aber dennoch ein indirekter Verweis auf Art. 1 dieser Anlage.

E. 5.2.5.2

Bevor die anwendbaren Bestimmungen ausgelegt werden, ist auf die Argumente der Vorinstanz einzugehen, Art. 115 VZV sei im vorliegenden Zusammenhang nicht einschlägig und der Verweis im genannten Merkblatt auf diesen Artikel sei dort nur der Vollständigkeit halber enthalten. Ebenfalls kurz einzugehen ist auf das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen, sie hätten sich auf das Merkblatt und den darin enthaltenen Verweis auf Art. 115 VZV verlassen. Die beiden Bestimmungen (Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen einerseits und Art. 115 Abs. 1 Bst. d VZV andererseits) betreffen unterschiedliche Regelungsgegenstände. Das Istanbul Übereinkommen befasst sich mit zollrechtlichen Regeln, während sich die VZV, wie der Titel schon sagt, mit der Zulassung zum Strassenverkehr, hier der Immatrikulation von Fahrzeugen, befasst. Dennoch hängen diese beiden Bestimmungen zusammen, sollten doch in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge in den zollrechtlich freien Verkehr überführt sein und umgekehrt in den zollrechtlich freien Verkehr überführte Fahrzeuge in der Regel in der Schweiz immatrikuliert sein. Dieser Zusammenhang zwischen der Zollgesetzgebung und der Zulassung von Fahrzeugen im Strassenverkehr ergibt sich indirekt auch aus Art. 150 Abs. 8 VZV - auf welchen das Merkblatt der EZV ebenfalls verweist -, der besagt, dass die EZV in begründeten Fällen in Abweichung von Art. 115 Abs. 1 Bst. d VZV Binnentransporte mit ausländischen Fahrzeugen bewilligen kann, sofern die Erhebung der geschuldeten Abgaben sichergestellt ist. Insofern erweisen sich die Begründungen der Vorinstanz, die zunächst auf ihr Merkblatt hinweist, dann aber Art. 115 VZV als hier nicht einschlägig betrachtet, sondern auf die innerstaatliche Zollgesetzgebung hinweist, die eine Definition der Binnentransporte jedoch nicht kennt, zumindest als missverständlich. Auch ist nicht klar, warum die Vorinstanz in einem Merkblatt, dass sich mit Binnentransporten auseinandersetzt, auf Immatrikulationsbestimmungen hinweisen müsste. Gegen die Aussage der Vorinstanz im Rahmen des vorliegenden Verfahrens «Der Verweis im Merkblatt auf Art. 115 VZV ist für die Frage unerlässlich, wann ein Auto aus strassenverkehrsrechtlicher Sicht zu immatrikulieren ist [...]» (Vernehmlassung Ziff. 5.1.8 [in den Verfahren A-5407/2020 und A-5409/2020] bzw. Ziff. 6.1.6 [im Verfahren A-5410/2020]) ist zwar grundsätzlich nichts einzuwenden; die Aufnahme dieses Verweises in ein Merkblatt zum Thema «Binnentransporte» erscheint aber, wenn der gerade genannten

Begründung der Vorinstanz gefolgt wird, alles andere als zwingend. Im vorliegenden Verwaltungsverfahren kann jedoch offenbleiben, ob Art. 115 Abs. 1 Bst. d VZV auch zollrechtlich eine Bedeutung zukommt, weil - wie zu zeigen sein wird (E. 5.2.5.3) - der vorliegend zu beurteilende Sachverhalt nicht nur die Definition des Binnentransports nach Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen erfüllt, sondern auch jene nach Art. 115 Abs. 1 Bst. d VZV. Soweit sich die Beschwerdeführerinnen darauf berufen, sie hätten auf die Definition des Binnentransports gemäss Art. 115 Abs. 1 Bst. d VZV vertraut, auf welchen das Merkblatt der EZV verweise, können sie daraus nichts zu ihren Gunsten ableiten. Im Folgenden sind die genannten Bestimmungen nun auszulegen.

E. 5.2.5.3

Im Wortlaut bestehen Unterschiede zwischen den beiden Bestimmungen darin, dass in der VZV nur entgeltliche Transporte als Binnentransporte gelten, während das Istanbul Übereinkommen von entgeltlichen und unentgeltlichen Transporten spricht. Auch benutzt die VZV nur die Wörter «aufnehmen» und «absetzen» («prendre en charge» und «déposer» bzw. «trasportare tra due località svizzere», also Transportieren zwischen zwei Orten in der Schweiz). Art. 1 Bst. d Anlage C zum Istanbul Übereinkommen lautet demgegenüber: «die Beförderung von Personen oder Waren, die im Gebiet der vorübergehenden Verwendung aufgenommen oder eingeladen und auch innerhalb dieses Gebietes wieder abgesetzt oder ausgeladen werden». Das Istanbul Übereinkommen ist gemäss seinem Art. 34 auf Englisch und Französisch abgeschlossen worden, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist. Zudem wurde der Depositar im gleichen Artikel ersucht, verbindliche Übersetzungen in arabischer, chinesischer, russischer und spanischer Sprache anzufertigen und zu verteilen. In den (im Gegensatz zur deutschen Version) verbindlichen Sprachen Französisch und Englisch lautet die entsprechende Textstelle folgendermassen: «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» bzw. «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». Diese Formulierungen in den beiden Bestimmungen und in den unterschiedlichen Sprachen weichen zumindest auf den ersten Blick teilweise doch recht erheblich voneinander ab. Allen gemeinsam ist aber, dass Transporte von Personen und Waren von einem Ort im Gebiet der vorübergehenden Verwendung an einen anderen Ort in diesem Gebiet als Binnentransport gelten. Am einfachsten beschreibt dies die italienische Version der VZV. Ob diese Personen und Waren aufgenommen, eingeladen oder einsteigen und später wieder abgesetzt, ausgeladen oder aussteigen (letztere Begriffe jeweils gemäss der französischen Version des Istanbul Übereinkommens nur für Personen möglich), tut dagegen nichts zur Sache. Mit all diesen Begriffen soll dasselbe ausgesagt werden, nämlich, dass etwas auf- bzw. eingeladen und innerhalb desselben Staatsgebietes wieder ab- bzw. ausgeladen wird. Zwischen der VZV und dem Istanbul Übereinkommen besteht somit dem Wortlaut nach inhaltlich nur in Bezug auf die Frage, ob die Transporte einzig entgeltlich oder auch unentgeltlich stattfinden können, ein Unterschied. Auf diesen ist jedoch vorliegend nicht einzugehen, ist doch hier davon auszugehen, dass sämtliche Fahrten, also auch die Fahrten mit leeren Aufliegern, nach Kilometern bezahlt wurden (E. 5.2.4.2) und somit entgeltlich ausgeführt wurden. Damit erübrigt es sich auch, auf den Umstand weiter einzugehen, dass eine Bestimmung des internationalen Rechts (hier des Istanbul Übereinkommens) einer innerstaatlichen Verordnungsbestimmung (der VZV) im Zweifel vorgeht (vgl. Art. 2 Abs. 1 ZG). Der Wortlaut der beiden Bestimmungen deutet darauf hin, dass jede Art von Transport bzw.

Verschiebung innerhalb eines Staatsgebietes - also dort aufgenommen und wieder abgesetzt - als Binnentransport gilt unabhängig davon, was transportiert bzw. verschoben wird.

E. 5.2.5.4

Im innerstaatlichen Recht ist Sinn und Zweck des grundsätzlichen Verbots von Binnentransporten, eine Benachteiligung des einheimischen Transportgewerbes zu verhindern. Dessen Fahrzeuge sind in der Schweiz verzollt, versteuert und immatrikuliert. Für im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge, die nur für grenzüberschreitende Transporte eingesetzt werden dürfen, wurden diese Abgaben und Gebühren hingegen nicht bezahlt. Darin würde, wenn Inlandtransporte generell erlaubt wären, ein wirtschaftlicher Nachteil für die inländischen Unternehmen bestehen. Für Transporte innerhalb eines Staatsgebietes dürfen daher grundsätzlich nur verzollte Fahrzeuge eingesetzt werden. Weiter geschieht der Transport von leeren Anhängern bzw. Aufliegern von einem Ort in der Schweiz an einen anderen Ort in der Schweiz (in der Regel) ebenso ohne Grenzübertritt wie ein Transport von (anderen) Gütern bzw. Waren von einem Ort in der Schweiz an einen anderen Ort in der Schweiz. Der Transport von leeren Anhängern oder Aufliegern von einem Ort in der Schweiz an einen anderen Ort in der Schweiz kann von schweizerischen Unternehmen durchgeführt werden. Es handelt sich um das Verschieben von Aufliegern im Inland, welches betreffend die konkrete Strecke im Inland keinen Bezug zum Ausland aufweist. Die leeren Auflieger werden in einem solchen Fall nicht als Transportmittel verwendet, sondern es handelt sich um Waren, die innerhalb der Schweiz verschoben werden. Dass sie später wieder dem Transport von (anderen) Waren dienen und dann wieder (auch) als Beförderungsmittel gelten, tut hier nichts zur Sache. Die Situation betreffend das internationale Recht stellt sich vergleichbar dar. Zum Argument der Beschwerdeführerin, dass diese Ansicht dazu führen würde, dass ein leerer Anhänger keinen Meter durch ein ausländisches Zugfahrzeug auf Schweizer Boden verschoben werden dürfte, wobei dieses Resultat kaum nachvollziehbar und auch ökologisch wie ökonomisch unsinnig sei, ist Folgendes zu entgegnen: Mit Blick auf Sinn und Zweck der Kabotagebestimmungen bleibt kein Raum für ökologische oder ökonomische Argumente. Ohnehin geht es vorliegend nicht um Rangierfahrten - die die Beschwerdeführerinnen nennen -, sondern um das Transportieren der Auflieger über längere Strecken im Inland. Das Auf- bzw. Einladen und das Ab- bzw. Ausladen stellen - wie schon aus dem Wortlaut ersichtlich wurde - notwendige Elemente des Binnentransports dar. Kein Binnentransport liegt demnach vor, wenn ein leerer Anhänger in die Schweiz gefahren und hier nicht abgehängt wird. Wenn die Beschwerdeführerinnen aus diesem, in N. 15 (bzw. N. 18) der Stellungnahme vom 12. Februar 2021 genannten Beispiel den Schluss ziehen wollen, auch dies müsse eine Kabotage sein, wenn leere Anhänger als Ware qualifizieren würden, ist ihnen entgegenzuhalten, dass sie dabei die übrigen Elemente des Binnentransports ausser Acht lassen.

E. 5.2.5.5

Auch in systematischer Hinsicht ist nicht einzusehen, warum das Verschieben von leeren Anhängern in der Schweiz anders zu behandeln sein soll, als wenn die Anhänger beladen wären. In beiden Fällen geht es darum, eine Ware von einem Ort innerhalb der Schweiz an einen anderen Ort innerhalb der Schweiz zu verbringen. Entscheidend ist wiederum, dass die im Ausland immatrikulierten Zugmaschinen eine Ware in der Schweiz aufnehmen und an einem anderen Ort, der wiederum in der Schweiz liegt, absetzen (vgl. den in E. 5.2 dargestellten Sachverhalt). Die Auflieger werden nicht grenzüberschreitend, sondern einzig

im Inland von einem zu einem anderen Ort transportiert. Die Auflieger stellen in diesem Zusammenhang Waren und eben keine Beförderungsmittel dar. Sie werden transportiert und transportieren nicht Waren. Demgegenüber fährt die Zugmaschine oder ein Lastwagen selber und wird nicht gezogen (bzw. transportiert, aufgeladen etc.). Dieses selbständige Fahren kann in diesem Sinne nicht durch ein schweizerisches Fahrzeug «ersetzt» werden. An dieser Gleichstellung von Inlandfahrten mit leeren Anhängern mit Inlandfahrten mit beladenen Anhängern ändert auch der von den Beschwerdeführerinnen genannte Art. 9 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) i.V.m. Art. 67 Abs. 1bis der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) nichts. Dabei handelt es sich nicht um zollrechtliche Bestimmungen, sondern um Gewichtsbeschränkungen und Achsenbelastungen. Die Frage, ob ein Anhänger (bzw. Auflieger) auch eine Ware sein kann bzw. wann er als Ware gilt, wird dadurch nicht berührt.

E. 5.2.6

Insgesamt ist damit festzuhalten, dass es sich beim Transport der leeren Auflieger (also der in E. 5.2.1 beschriebenen Konstellation) um Binnentransporte handelt. Dies führt dazu, dass die Zugmaschinen, welche diese Transporte vornehmen, zu verzollen sind (die Auflieger sind ohnehin in der Schweiz immatrikuliert und verzollt). Damit ist nicht mehr auf die Frage einzugehen, ob tatsächlich 20 % der Binnenfahrten beladen stattgefunden haben. Die Sattelzugmaschinen sind bereits aufgrund der Binnenfahrten mit leeren Aufliegern zu verzollen, wobei eine einzige solche Fahrt pro Sattelzugmaschine ausreicht und somit auch nicht auf die genaue Anzahl der Binnenfahrten eingegangen werden muss. Dass solche Transporte mit sämtlichen hier streitgegenständlichen Zugmaschinen vorgenommen wurden, ist nicht bestritten und zudem aktenkundig. Wie bereits festgehalten (E. 1.2.3) ist die Höhe der Zollabgaben nur noch insofern umstritten, als die Beschwerdeführerinnen die Anwendung des Präferenzzollansatzes verlangen, die Vorinstanz aber der Auffassung ist, der Normalzollansatz gelange zur Anwendung (dazu E. 5.3). Daher muss auf die einzelnen Fahrten mit den jeweiligen Zugmaschinen, die in den angefochtenen Verfügungen der Vorinstanz sowie deren Vernehmlassungen detailliert wiedergegeben sind, nicht eingegangen werden.

E. 5.3

Vorliegend scheitert eine Verzollung zum Präferenzzollansatz bereits daran, dass eine solche im Zeitpunkt, in dem die Zugmaschinen zur Verzollung hätten angemeldet werden müssen, nicht beantragt wurde. Eine nachträgliche Anwendung des Präferenzzollansatzes ist nicht möglich (vgl. E. 2.4).

E. 5.4

Die (subjektive) Leistungspflicht der Beschwerdeführerinnen ist jeweils nicht bestritten. Sie ergibt sich auch aus den entsprechenden rechtlichen Bestimmungen (E. 2.2 und 4). Dabei ist nicht erheblich, dass der Beschwerdeführerin 1 keine Verfügungsmacht über die Zugmaschinen zukam (dazu E. 5.1.5). Es genügt, dass sie den ausländischen Unternehmen entsprechende Transportaufträge gab und insofern die Einfuhr der Zugmaschinen und die Binnentransporte veranlasste (E. 2.2).

E. 6.1

Wie Fahrten mit leeren Aufliegern von den Nachbarstaaten behandelt werden, ist nicht relevant. Die anwendbaren Staatsverträge gewähren der Schweiz die Möglichkeit, die

Kabotage zu verbieten und diese eigenständig zu regeln. Aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs C-541/16 vom 12. April 2018 (welches die Beschwerdeführerinnen schon bei der Vorinstanz eingereicht haben; Beschwerdebeilage 15 = ZFA PN 0510 ff.) ergibt sich, dass gemäss der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. 2009, L 300, S. 72) die Kabotage in gewissem Ausmass - und grosszügiger als gemäss Art. 34 Abs. 4 ZV - zugelassen werden soll und insbesondere Leerfahrten möglich sein sollen (vgl. Rz. 3, 34 ff. des genannten Urteils, welches sich allerdings nicht mit dem Transport von leeren Aufliegern befasst). Diesem Urteil ist jedoch nicht zu entnehmen, dass der Transport von leeren Aufliegern keine Kabotage wäre (die Erwähnung von Leerfahrten in Rz. 24 des Urteils gibt eine Begründung des Königreichs Dänemark wieder, das ausführt, mit seiner Art der Zulassung von Kabotagefahrten könnten Leerfahrten vermieden werden).

E. 6.2

Den Vorsteuerabzug (vgl. Art. 28 Abs. 1 Bst. b MWSTG) hat die Beschwerdeführerin 1, wie sie in der Beschwerde schreibt, in der entsprechenden Mehrwertsteuer-Quartalsabrechnung bereits vorsorglich geltend gemacht. Für die Frage, ob dieser zu gewähren ist, ist nicht die Vorinstanz, sondern die Eidgenössische Steuerverwaltung zuständig. Darauf ist im vorliegenden Verfahren nicht einzugehen.

E. 6.3

Eine Vorverurteilung durch die Medien hat nicht stattgefunden. Der Medienmitteilung der Vorinstanz, die die Beschwerdeführerinnen ihren Beschwerden beigelegt haben, kann nicht entnommen werden, um welche Unternehmen es sich handelte. Zudem wurde im Text klar auf die Unschuldsvermutung hingewiesen. Ohnehin wäre einer Vorverurteilung, wenn überhaupt, im strafrechtlichen und nicht im verwaltungsrechtlichen Verfahren Rechnung zu tragen. [Kurze Ausführungen zu Meldungen in Medien.]

E. 7

Die Beschwerde ist somit abzuweisen.

E. 7.1

Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht sind vorliegend auf insgesamt Fr. [...] festzusetzen (vgl. Art. 63 Abs. 4bis VwVG i.V.m. Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Ausgangsgemäss sind diese Kosten den Beschwerdeführerinnen aufzuerlegen (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Fr. [...] sind dem im Verfahren A-5407/2020 geleisteten Kostenvorschuss von insgesamt Fr. [...] zu entnehmen, Fr. [...] dem im Verfahren A-5409/2020 geleisteten Kostenvorschuss von insgesamt Fr. [...] und Fr. [...] dem im Verfahren A-5410/2020 geleisteten Kostenvorschuss von insgesamt Fr. [...]. Die Restbeträge von Fr. [...] (A-5407/2020), Fr. [...] (A-5409/2020) und Fr. [...] (A-5410/2020) sind den Beschwerdeführerinnen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückzuerstatten.

E. 7.2

Eine Parteientschädigung an die unterliegenden Beschwerdeführerinnen ist nicht zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG e contrario und Art. 7 Abs. 1 VGKEe contrario).

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