



Urteil vom 20. Dezember 2022

Besetzung

Richter Keita Mutombo (Vorsitz),
Richter Jürg Steiger,
Richter Raphaël Gani,
Gerichtsschreiber Kaspar Gerber.

Parteien

A._____,
vertreten durch
MLaw Gabriel Giess, Advokat,
Advokatur Landi Ruckstuhl Giess Tzikas,
Beschwerdeführer,

gegen

Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG),
Direktionsbereich Strafverfolgung, Taubenstrasse 16,
3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Nachforderung der Einfuhrabgaben.

Sachverhalt:

A.

A.a Die Zollstelle (...) hat im Rahmen einer zollamtlichen Kontrolle am 20. Mai 2020 festgestellt, dass das unter niederländischer Flagge fahrende und umgebaute Frachtschiff mit dem Namen «B. _____» (nachfolgend: streitbetroffenes Schiff) am (...) in Basel vorübergehend stationiert war. Das streitbetroffene Schiff wurde nach Ansicht der Zollstelle dabei für Veranstaltungen wie Ausstellungen, Theatervorführungen etc. verwendet. Das «Feststellungsprotokoll – Handelswarenverkehr» vom 20. Mai 2020 dokumentierte diese Feststellungen.

A.b Zuständigkeitshalber wurde der Direktionsbereich Strafverfolgung, Zollfahndung (...) der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) kontaktiert, welcher in der Folge vor Ort am 20. Mai 2020 eine Zollstrafuntersuchung durch einen Eröffnungsbeschluss gegen den mutmasslichen Schiffsführer, A. _____, eröffnete.

A.c Nachdem sich der Verdacht der Nichtanmeldung des streitbetroffenen Schiffs erhärtet hatte, eröffnete die EZV mit Beschluss vom 20. Mai 2020 gegen den Schiffsführer eine Zollstrafuntersuchung wegen des Verdachts einer Widerhandlung gegen das Zollgesetz vom 18. März 2005 (ZG, SR 631.0) sowie gegen das Mehrwertsteuergesetz vom 12. Juni 2009 (MWSTG, SR 641.20).

A.d Nach weiteren Sachverhaltserhebungen (u.a. Beschlagnahmung von Schiffspapieren am 26. Mai 2020) sowie nach Gewährung des rechtlichen Gehörs verpflichtete die EZV mit Verfügung vom 28. Juli 2021 den Schiffsführer zur Bezahlung von total Fr. 9'696.55 (Zollabgaben und Mehrwertsteuer).

B.

B.a Gegen die Verfügung der EZV liess der Schiffsführer (nachfolgend auch: Beschwerdeführer) am 14. September 2021 vor dem Bundesverwaltungsgericht Beschwerde erheben mit den Anträgen:

1. Die Verfügung über die Leistungspflicht vom 28. Juli 2021 sei aufzuheben.
2. Von der Erhebung von Einfuhrabgaben sei abzusehen.
3. Eventualiter sei die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen.
4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Bundes.

Verfahrensanträge:

5. Es sei dem Unterzeichneten das rechtliche Gehör zu allfälligen Eingaben der Gegenpartei einzuräumen.
6. Es wird Akteneinsicht in die vollständigen vorinstanzlichen Akten beantragt und freundlich um deren Zustellung gebeten.

B.b Mit Vernehmlassung vom 4. November 2021 schliesst die Vorinstanz auf Abweisung der Beschwerde.

B.c Mit Verfügung vom 8. November 2021 übermittelte der Instruktionsrichter dem Beschwerdeführer die vorinstanzlichen Akten.

B.d Es erfolgen insbesondere mit Eingaben vom 18. März, 25. April, 31. Mai sowie 24. Juni 2022 weitere Schriftwechsel, worin die Parteien an ihren Standpunkten festhalten.

B.e Seit 1. Januar 2022 heisst die vormalige EZV «Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit» (BAZG).

Auf die weiteren Ausführungen der Parteien wird – soweit entscheidrelevant – im Rahmen der nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

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

1.2 Der Beschwerdeführer ist Adressat des angefochtenen Entscheids und damit zur Beschwerdeerhebung legitimiert (vgl. Art. 48 Abs. 1 VwVG). Auf

die im Übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist daher einzutreten.

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

1.4

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

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

1.4.3 Nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung bildet sich die Behörde unvoreingenommen, gewissenhaft und sorgfältig ihre Meinung darüber, ob der Sachverhalt als rechtsgenügend erstellt zu gelten hat. Sie ist dabei nicht an bestimmte förmliche Beweisregeln gebunden, die genau vorschreiben, wie ein gültiger Beweis zustande kommt und welchen Beweiswert die einzelnen Beweismittel im Verhältnis zueinander haben (ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER/MARTIN KAYSER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 3. Aufl. 2022, Rz. 3.140).

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

1.4.5 Aus dem Gebot der Gewährung des rechtlichen Gehörs (Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [SR 101; nachfolgend: BV]) folgt der Anspruch auf Abnahme der von einer Partei angebotenen Beweise, soweit diese erhebliche

Tatsachen betreffen und nicht offensichtlich beweisuntauglich sind (BGE 127 I 54 E. 2b m.w.H.). Keine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt vor, wenn eine Behörde auf die Abnahme beantragter Beweismittel verzichtet, weil die so genannte antizipierte Beweiswürdigung ergibt, dass die Beweis-anträge eine nicht erhebliche Tatsache betreffen oder offensichtlich untauglich sind, etwa weil ihnen die Beweiseignung an sich abgeht oder die betreffende Tatsache aus den Akten bereits genügend ersichtlich ist und angenommen werden kann, dass die Durchführung des Beweises im Ergebnis nichts ändern wird (BGE 147 IV 534 E. 2.5.1, 144 II 427 E. 3.1.3, 136 I 229 E. 5.3; Urteil des BVGer A-1114/2021 vom 31. Oktober 2022 E. 2.2.1 m.w.H.).

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

1.4.7 Selbstveranlagungsprinzip und Mitwirkungspflicht (dazu E. 3.2) ändern grundsätzlich nichts an der Beweislastverteilung. Jedoch kann eine Verletzung der Mitwirkungspflicht mit der Folge einer Beweisnot der Steuerbehörde gegebenenfalls zu einer Umkehr der Beweislast führen (ausführlich dazu: Urteile des BVGer A-4447/2019 vom 20. Januar 2022 E. 2.3.2, A-629/2010 vom 29. April 2011 E. 3.4 [nicht publiziert in: BVGE 2011/45]; vgl. Urteil des BVGer C-645/2017 vom 31. Juli 2019 E. 5.5; zum Ganzen: Urteil des BVGer A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 1.4.6).

2.

2.1 Zur Bestimmung des anwendbaren materiellen Rechts sind gemäss einem allgemeinen intertemporalrechtlichen Grundsatz in zeitlicher Hinsicht diejenigen Rechtssätze anzuwenden, die bei der Verwirklichung des zu Rechtsfolgen führenden Sachverhalts in Geltung standen (statt vieler:

BGE 129 II 497 E. 5.3.2, 119 Ib 103 E. 5; BVGE 2007/25 E. 3.1; Urteil des BVGer A-4077/2021 vom 11. Mai 2022 E. 1.5.1).

2.2 In vorliegendem Fall ist wie für die Vorinstanz auch für das Gericht davon auszugehen, dass das streitbetroffene Schiff am 1. April 2017 in die Schweiz eingeführt worden ist, zumal dieses Datum dem Mietbeginn zwischen der Regioport AG, Basel, und dem Beschwerdeführer für den Steg 5 als Schiffs Liegeplatz in Basel entspricht (E. 9.2.2; vgl. Ziff. 1.1.11 der angefochtenen Verfügung vom 28. Juli 2021). Somit sind die zu diesem Zeitpunkt gültigen Fassungen der zolltariflichen und mehrwertsteuerrechtlichen Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen massgebend, worauf nachfolgend – wo nicht anders vermerkt – referenziert wird.

3.

3.1 Waren, die ins schweizerische Zollgebiet verbracht werden, sind grundsätzlich zollpflichtig und nach dem ZG sowie nach dem Zolltarifgesetz vom 9. Oktober 1986 (ZTG, SR 632.10) zu veranlagen (Art. 7 ZG). Einfuhren von Gegenständen unterliegen zudem im Allgemeinen der Einfuhrsteuer (Art. 50 ff. des Mehrwertsteuergesetzes vom 12. Juni 2009 [MWSTG, SR 641.20]).

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

3.3 Die Zollzahlungspflicht obliegt der Zollschuldnerin bzw. dem Zollschuldner (Art. 70 Abs. 1 ZG). Zum entsprechenden Kreis gehören jene Personen, welche die Waren über die Zollgrenze bringen, deren Auftraggeber sowie Personen, die zur Zollanmeldung verpflichtet bzw. damit beauftragt sind oder auf deren Rechnung die Ware ein- oder ausgeführt wird (Art. 70 Abs. 2 ZG). Der Kreis der Zollschuldner ist weit zu ziehen. Die Zollschuldner haften für die Zollschuld solidarisch. Der Rückgriff unter ihnen richtet sich nach dem Obligationenrecht (Art. 70 Abs. 3 ZG). Als Auftraggeberin gilt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung diejenige Person, die die Ware über die Grenze bringen lässt. Als solche gilt nicht nur die (natürliche oder juristische) Person, die im zivilrechtlichen Sinne mit dem Transporteur einen Frachtvertrag abschliesst, sondern jede Person, welche die Wareneinfuhr tatsächlich veranlasst (Urteil des BGer 2C_420/2013 vom 4. Juli 2014 E. 3.3 f.; Urteil des BVerger A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 2.3 m.w.H.).

Zollschuldner nach Art. 70 ZG sind auch für die Einfuhrsteuer steuerpflichtig (Art. 51 Abs. 1 MWSTG).

3.4

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

3.4.2 Die Steuer auf der Einfuhr wird im Normalfall auf dem von den Parteien vereinbarten und vom Importeur zu entrichtenden Entgelt erhoben (Art. 54 Abs. 1 Bst. a – f MWSTG). Kann nicht auf das Entgelt abgestellt werden, wird die Steuer auf dem Marktwert berechnet. Als Marktwert gilt, was der Importeur oder die Importeurin auf der Stufe, auf der die Einfuhr bewirkt wird, an einen selbständigen Lieferanten oder eine selbständige Lieferantin im Herkunftsland der Gegenstände zum Zeitpunkt der Entstehung der Einfuhrsteuerschuld unter den Bedingungen des freien Wettbewerbs zahlen müsste, um die gleichen Gegenstände zu erhalten (Art. 54 Abs. 1 Bst. g MWSTG). In die Bemessungsgrundlage sind zudem unter anderem die ausserhalb des Inlandes sowie der Einfuhr geschuldeten Steuern, Zölle und sonstigen Abgaben, mit Ausnahme der zu erhebenden Mehrwertsteuer, einzubeziehen, soweit sie noch nicht darin enthalten sind (Art. 54 Abs. 3 Bst. a MWSTG).

3.4.3 Der Steuersatz für die Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs betrug zum vorliegenden massgebenden Zeitpunkt (1. April 2017; E. 2.2) 8 Prozent (Steuer auf der Einfuhr von Gegenständen; Art. 55 Abs. 1 MWSTG).

3.5

3.5.1 Wer sich oder einem anderen einen unrechtmässigen Zoll- oder Steuervorteil verschafft, insbesondere indem er vorsätzlich oder fahrlässig Waren bei der Einfuhr nicht oder unrichtig anmeldet, begeht eine Widerhandlung gegen die Zoll- bzw. Mehrwertsteuergesetzgebung (vgl. Art. 118 ZG, Art. 96 MWSTG). Sowohl die Zoll- als auch die Mehrwertsteuergesetzgebung gehören zur Verwaltungsgesetzgebung des Bundes. Entsprechend findet bei Widerhandlungen in den jeweiligen Bereichen grundsätzlich das Bundesgesetz vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht (VStrR, SR 313.0) Anwendung (Urteil des BVGer A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 2.5.1 m.w.H.).

3.5.2 Gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. a VStrR sind Abgaben nachzuentrichten, wenn sie infolge einer Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes zu Unrecht nicht erhoben worden sind. Dies gilt «ohne Rücksicht auf die Strafbarkeit einer bestimmten Person» (Art. 12 Abs. 1 VStrR). Die Leistungspflicht im Sinne von Art. 12 VStrR hängt weder von einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit noch von einem Verschulden oder gar der Einleitung eines Strafverfahrens ab. Vielmehr genügt es, dass der durch die Nichterhebung der entsprechenden Abgabe entstandene unrechtmässige Vorteil auf einer objektiven Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes gründet (BGE 129 II 160 E. 3.2, 106 Ib 218 E. 2c, 104 Ib 280 E. 6; vgl. BGE 141 II 447 E. 8.4; Urteile des BGer 2C_822/2021 vom 26. Januar 2022 E. 5.1.1, 2C_867/2018 vom 6. November 2019 E. 6.2, 2C_382/2017 vom 13. Dezember 2018 E. 2.2; Urteil des BVGer A-4077/2021 vom 11. Mai 2022 E. 2.8.2; STEFAN OESTERHELT/LAETITIA FRACHEBOUD, in: Frank/Eicker/Markwalder/Achermann [Hrsg.], Basler Kommentar, Verwaltungsstrafrecht, 2020, Art. 12 N 5; zum Ganzen: Urteil des BVGer A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 2.5.2 m.w.H.).

3.5.3 Zu den gestützt auf Art. 12 Abs. 2 VStrR Nachleistungspflichtigen gehört nach dem Gesetzeswortlaut «insbesondere der zur Zahlung der Abgabe Verpflichtete», das heisst für die Zollabgaben jene Personen, welche dem Kreis der Zollschuldnerinnen und Zollschuldner gemäss Art. 70 ZG (E. 3.3) entsprechen. Sie gelten ipso facto als durch die Nichtbezahlung der Abgabe bevorteilt. Sie bleiben selbst dann leistungspflichtig, wenn sie nichts von der falschen bzw. fehlenden Deklaration gewusst haben (BGE

107 Ib 198 E. 6c und d) und wenn sie selber aus der Widerhandlung keinen persönlichen Nutzen gezogen haben (Urteil des BGer 2C_912/2015 vom 20. September 2016 E. 5.2 m.w.H.; MICHAEL BEUSCH, Zollkommentar, Art. 70 N 12). Sie gelten als direkt unrechtmässig bevorteilt, weil sie die geschuldeten Abgaben infolge der Widerhandlung nicht entrichten mussten. Der Genuss dieses Vorteils soll den Leistungspflichtigen mit dem Institut der Nachleistungspflicht entzogen werden. Diese Personen – für welche die gesetzliche Vermutung eines unrechtmässigen Vermögensvorteils gilt – haften solidarisch für den gesamten nicht erhobenen Abgabebetrag (Art. 70 Abs. 3 ZG; Urteil des BVer A-4408/2021 vom 6. Juli 2022 E. 2.5.3 m.w.H.).

4.

Gestützt auf Art. 57 MWSTG i.V.m. Art. 108 MWSTG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 ZG ist gemäss Art. 1 Abs. 1 der Verordnung des EFD über die Verzugs- und die Vergütungszinssätze vom 11. Dezember 2009 (AS 2009 6835; nachfolgend: Verzugs- und Vergütungszinsverordnung EFD) ein Verzugszins geschuldet: bei verspäteter Zahlung der Steuer nach den Artikeln 57 und 87 MWSTG (Bst. a); bei verspäteter Zahlung der Zollabgaben nach Artikel 74 Absatz 1 ZG und Artikel 186 der Zollverordnung vom 1. November 2006 (ZV, SR 631.01) (Bst. b). Der Zinssatz beträgt pro Jahr 4,0 % ab dem 1. Januar 2012 (Abs. 2 Bst. a Verzugs- und Vergütungszinsverordnung EFD). Für die Zeit zwischen 20. März 2020 und 31. Dezember 2020 wird kein Verzugszins auf Zoll- und Mehrwertsteuerabgaben erhoben (Art. 2 der Verordnung vom 20. März 2020 über den befristeten Verzicht auf Verzugszinsen bei verspäteter Zahlung von Steuern, Lenkungsabgaben und Zollabgaben sowie Verzicht auf die Darlehensrückerstattung durch die Schweizerische Gesellschaft für Hotelkredit, AS 2020 861).

5.

5.1 Gemäss Art. 1 Abs. 2 der Revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen (SR 0.747.224.101; nachfolgend auch: Mannheimer Akte) soll, abgesehen von den darin enthaltenen Vorschriften, kein Hindernis der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden. Bei der Mannheimer Akte handelt es sich um einen völkerrechtlich verbindlichen Staatsvertrag, der in einem konkreten Fall direkt angewendet werden kann, sofern er für die streitigen Belange eindeutig genug formuliert ist (Entscheid der Zollrekurskommission [ZRK] vom 27. April 1998, auszugsweise veröffentlicht in Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB] 63.74 E. 2b; vgl. auch Art. 190 BV; BGE 122 II 237 E. 4a).

5.2

5.2.1 Die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und die vom Rhein herkommenden Holzflösse können auf jedem ihnen beliebigen Weg durch das niederländische Gebiet vom Rheine in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren (Art. 2 Abs. 1 Mannheimer Akte). Als zur Rheinschifffahrt gehörig wird jedes Schiff betrachtet, das zur Führung der Flagge eines der Vertragsstaaten berechtigt ist und sich hierüber durch eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag (Art. 2 Abs. 3 Mannheimer Akte; vgl. auch E. 5.5).

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

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

5.2.3 Die Bevollmächtigten der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Belgien, der Französischen Republik, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs der Niederlande, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die in Strassburg zur Unterzeichnung des Zusatzprotokolls Nr. 2 zu der Revidierten Rheinschifffahrts-Akte zusammengetreten sind, haben bei der Unterzeichnung dieses Protokolls folgende Bestimmungen vereinbart, die integrierende Bestandteile des Zusatzprotokolls sind: Die in Art. 2 Abs. 3 der durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 geänderten Revidierten Rheinschifffahrts-Akte bezeichnete Urkunde darf von der zuständigen Behörde des betreffenden Staates nur für ein Schiff erteilt werden, für das eine echte Verbindung mit diesem Staat besteht, deren Merkmale im einzelnen festgelegt werden auf der Grundlage der Gleichbehandlung zwischen Vertragsstaaten, die auch die notwendigen Massnahmen ergreifen, um eine einheitliche Festlegung dieser Voraussetzungen zu gewährleisten. Sobald die Voraussetzungen für die Erteilung

nicht mehr gegeben sind, verliert die Urkunde ihre Gültigkeit und ist von der ausstellenden Behörde einzuziehen (Abs. 3 des Zeichnungsprotokolls vom 17. Oktober 1979 zum Zusatzprotokoll Nr. 2 [ebenfalls unter SR 0.747.224.101; AS 1985 241]).

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

5.4

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

5.4.2 Die Bedingungen für den Transport von Waren und Personen zwischen einem an den vorstehend genannten Wasserstrassen gelegenen Platz und einem Platz in einem dritten Staat durch nicht zur Rheinschiffahrt gehörige Schiffe werden in Vereinbarungen zwischen den beiden betroffenen Parteien festgelegt. Die Zentralkommission wird vor Abschluss derartiger Vereinbarungen konsultiert (Art. 4 Abs. 2 Mannheimer Akte).

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

5.5 Wann ein Schiff auf dem Rhein zur Führung der Schweizerflagge berechtigt ist bzw. welche Urkunden dafür vorausgesetzt sind, regeln das Bundesgesetz über das Schiffsregister vom 28. September 1923

(SR 747.11; nachfolgend auch: Schiffsregistergesetz) und die Schiffsregisterverordnung vom 16. Juni 1986 (SR 747.111).

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

Der Eigentümer des Schiffes, das die Voraussetzungen von Artikel 4 erfüllt, ist verpflichtet, dessen Aufnahme in das Schiffsregister zu bewirken, bevor er mit diesem Schiffe die regelmässigen Fahrten aufnimmt (Art. 7 Abs. 1 Schiffsregistergesetz).

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

5.5.3 Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind Rheinschiffahrts- und Hafenpolizeibehörde auf dem Gebiet der Vertragskantone in Vollziehung internationalen, eidgenössischen und kantonalen Rechts mit Bezug auf die Grossschiffahrt auf dem Rhein und den Betrieb von Rheinhafenanlagen, soweit nicht andere Behörden zuständig sind (§ 8 Abs. 1 des Staatsvertrags über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen «Schweizer

Rheinhäfen» [«Ports Rhénans Suisses», «Swiss Rhine Ports»] [Rheinhafen-Vertrag] vom 20. Juni 2006, SG 955.400). Die SRH als Rheinschiffahrts- und Hafenpolizeibehörde sind insbesondere Rheinschiffahrtsbehörde nach Massgabe des Bundesgesetzes über das Schiffsregister (§ 8 Abs. 2 Bst. e des Rheinhafen-Vertrags).

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

6.

Im vorliegenden Fall ist streitig und zu prüfen, ob der Beschwerdeführer Einfuhrabgaben zu entrichten hat. In diesem Zusammenhang ist relevant, ob das streitbetroffene Schiff als Rheinschiff i.S.v. Art. 2 Abs. 3 Mannheimer Akte – deren Bedeutung für die Schweiz die Parteien vorliegend nicht in Frage stellen – gilt.

7.

7.1 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass für das Bundesverwaltungsgericht keine Hinweise ersichtlich sind, wonach das Übereinkommen über die vorübergehende Verwendung, abgeschlossen in Istanbul am 26. Juni 1990 von der Bundesversammlung genehmigt und in Kraft getreten für die Schweiz am 11. August 1995 (SR 0.631.24; nachfolgend: Istanbul Übereinkommen), vorliegend einschlägig ist. Darunter fallen nach Art. 1 Bst. a Anlage C des Istanbul Übereinkommens als Beförderungsmittel auch Schiffe. Zwar ist das streitbetroffene Schiff in den Niederlanden registriert und verfügt mutmasslich über die notwendigen Verkehrszulassungen. Da der Beschwerdeführer unbestrittenermassen seit 2012 Wohnsitz in der Schweiz hat (E. 9.2.2), war das streitbetroffene Schiff im Einfuhrzeitpunkt am 1. April 2017 (E. 2.2) jedoch nicht auf eine Person zugelassen, die ihren Wohnsitz ausserhalb des Gebiets der vorübergehenden Verwendung hatte und wurde auch nicht von einer Person mit Wohn- bzw. Geschäftssitz ausserhalb des Gebiets der vorübergehenden Verwendung eingeführt (Art. 5 Bst. a und b Anlage C des Istanbul Übereinkommens). Der offizielle Liegeplatz des streitbetroffenen Schiffs befindet sich unbestrittenermassen in

Basel. Dazu besteht ein mehrjähriger Mietvertrag (E. 2.2 und 9.2.2). Somit ist grundsätzlich keine bloss vorübergehende, sondern eine dauerhafte Verwendung des streitbetroffenen Schiffs in der Schweiz beabsichtigt bzw. wird faktisch gelebt. Somit erübrigen sich Weiterungen hierzu (vgl. angefochtene Verfügung vom 28. Juli 2021 Ziff. 2.1.21 f.; Vernehmlassung vom 4. November 2021, Rz. 18 und 23).

7.2 Da vorliegend nicht von einer vorübergehenden Verwendung von ausländischen Waren in der Schweiz auszugehen ist, erübrigen sich auch Weiterungen zur vorübergehenden Verwendung von ausländischen Waren im Schweizerischen Zollgebiet nach innerstaatlichem Recht gemäss Art. 58 ZG (Vernehmlassung vom 4. November 2021, Rz. 19 ff.).

8.

Zunächst ist darauf einzugehen, ob die Anwendbarkeit der Mannheimer Akte das Vorliegen der Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde (RZU) als förmliche Urkunde voraussetzt.

8.1

8.1.1 Gemäss Beschwerdeführer ist auch mittels historischer Auslegung der Mannheimer Akte erstellt, dass der Sinn und Zweck der RZU wirtschaftspolitische Zwecke verfolgt habe. Auch aus diesem Grund könne nicht blind auf das Vorhandensein der RZU abgestellt werden, sofern die grundsätzlichen Voraussetzungen vorlägen. Unter den gegebenen Umständen, dass das streitbetroffene Schiff bei der Einreise über eine RZU verfügt habe, welche (gemäss Auskunft der Schifffahrtspolizei) noch habe umgeschrieben werden müssen, dass eine Anmeldung bei der Revierzentrale zu Handen des Zolls erfolgt sei und dass das streitbetroffene Schiff im Juli 2020 effektiv eine RZU erhalten habe, sei von einer übertriebenen Formstrenge respektive von einem deutlich überspitzten Formalismus auszugehen.

8.1.2 Die Vorinstanz entgegnet, aufgrund der Komplexität der Regelungen im Zusammenhang mit der Einfuhr von Waren, der bestehenden und bereits erläuterten hohen Anforderungen an die Sorgfaltspflicht der anmelde- und zollpflichtigen Personen sowie dem im Zollrecht geltenden Selbstdeklarationsprinzip bestehe im Anwendungsbereich der Zollvorschriften eine gerechtfertigte, erhöhte prozessuale Formstrenge. Als Ausfluss dieser prozessualen Formstrenge fordere Art. 2 Abs. 3 Mannheimer Akte als verbindliche Bestimmung eines völkerrechtlichen Vertrags nicht nur den faktischen Umstand, dass es sich in materieller Hinsicht um ein Rheinschiff handeln

müsse, sondern auch einen diesbezüglichen formellen Nachweis mittels entsprechender Urkunde, welche von der hierfür zuständigen Behörde auszustellen sei. Sie – so die Vorinstanz weiter – sei einerseits als schweizerische Einfuhrkontrollbehörde nicht für den Erlass einer RZU zuständig, andererseits seien vorhandene Urkunden der hierfür zuständigen Behörden betreffend Rheinschiffahrtzugehörigkeit für sie verbindlich. Infolgedessen könne sie (die Vorinstanz) erst bzw. grundsätzlich nur anhand des Vorliegens oder Nichtvorliegens eines entsprechenden Ausweises überprüfen, ob es sich um ein Rheinschiff im Sinne von Art. 2 Abs. 3 Mannheimer Akte handle oder nicht. Somit könne beim Abstellen auf die Nichterfüllung des formellen Erfordernisses bzw. auf das Fehlen eines Ausweises bzw. einer Urkunde i.S.v. Art. 2 Abs. 3 Mannheimer Akte für die Verneinung der Anwendbarkeit einer allfälligen Zollbefreiung für die Einfuhr von Rheinschiffen weder eine übertriebene Formstrenge noch überspitzter Formalismus erblickt werden.

Die unverzügliche Meldung bei der Revierzentrale der Rheinschiffahrtssdirektion Basel entbinde die anmeldepflichtige Person grundsätzlich nicht von den übrigen, für das jeweilige Zollveranlagungsverfahren gültigen Anmelde- und Bewilligungspflichten.

8.2 Die anmeldepflichtige Person muss das Güterschiff bei der Einfahrt ins Zollgebiet oder bei der Ausfahrt aus dem Zollgebiet unverzüglich bei der Revierzentrale der Rheinschiffahrtssdirektion Basel melden (Art. 136 Abs. 1 ZV). Diese Meldung bezweckt nach Art. 136 Abs. 2 ZV lediglich die Erfassung und Weiterleitung der in Abs. 3 definierten rudimentären Angaben über die Einfuhr an die Zollstelle (Zeitpunkt des Grenzübertritts; Name; amtliche Nummer und Immatrikulationsland des Schiffes; ungefähres Bruttogewicht der Ladung; gegebenenfalls Anzahl der geladenen Container; handelsübliche Warenbezeichnung; vorgesehene Umschlagsorte). Die von der anmeldepflichtigen Person unverzüglich vorzunehmende Meldung bei der Revierzentrale der Rheinschiffahrtssdirektion Basel ersetzt die förmliche Zollanmeldung schon deshalb nicht, weil die ins Zollgebiet verbrachten Waren unverzüglich und unverändert der nächstgelegenen Zollstelle zuzuführen sind (E. 3.2). Im Lichte des für die Zollanmeldung geltenden Selbstdklärationsprinzips obliegt es mithin nicht der besagten Revierzentrale, für den Beschwerdeführer eine allfällige Zollanmeldung vorzunehmen. Der Beschwerdeführer vermag daher aus der erfolgten Meldung bei der Revierzentrale nichts zu seinen Gunsten abzuleiten.

8.3 Wie der Beschwerdeführer grundsätzlich zu Recht vorbringt, verfolgt die RZU wie gesehen wirtschaftspolitische Zwecke (E. 5.2.2). Allerdings spricht auch die historische Auslegung keineswegs gegen das Erfordernis einer RZU. Im Gegenteil: es sollte mit dem Zusatzprotokoll und der RZU gerade ein Teil der wirtschaftlichen Ordnung im Zusammenhang mit der internationalen Rheinschifffahrt neu geregelt werden. Das bringt es mit sich, dass die hierfür massgebliche Urkunde – die RZU – unverzichtbar ist. Diesem Dokument kommt im internationalen Kontext der Rheinschifffahrt in Bezug auf die Rechtssicherheit folglich hohe Bedeutung zu. Die Mannheimer Akte setzt denn auch die für die Anerkennung als zur Rheinschifffahrt gehöriges Schiff die von der zuständigen Behörde ausgestellte Urkunde und vorgelegte («ausgewiesene») Urkunde explizit voraus (E. 5.2.1). Diese Vorgabe der Mannheimer Akte ist eindeutig genug formuliert und demnach im vorliegenden konkreten Fall direkt anwendbar (E. 5.1). Dass die Vorinstanz für die Ausstellung der RZU nicht zuständig ist und demnach auch keine diesbezüglichen Befugnisse innehat, steht ausser Frage (E. 5.5.3). Zudem ergibt sich im Zollbereich (auch) nach schweizerischem Recht ganz grundsätzlich aufgrund des Selbstdeklarationsprinzips und der diesbezüglichen hohen Anforderungen an die Sorgfaltspflicht der anmeldepflichtigen Person (E. 3.2) eine gesetzlich beabsichtigte Formstrenge (vgl. Urteile des BVGer A-1123/2017 vom 6. Dezember 2017 E. 5.4, A-4453/2021 vom 26. Juli 2022 E. 7.2.1.3 betreffend Erfordernis des richtigen Veranlagungscodes für die Ausfuhr von «Volatile Organic Compounds» [VOC]; Urteil des BVGer A-7673/2015 vom 29. Juni 2016 E. 6.2 betreffend Verfahren der aktiven Veredelung).

8.4 Als Zwischenergebnis ist festzustellen, dass das faktische Vorliegen der RZU unerlässlich ist, damit das entsprechende Schiff als ein der Rheinschifffahrt zugehöriges Schiff gemäss Mannheimer Akte gelten kann.

9.

Nachfolgend ist zu prüfen, ob zum Zeitpunkt der Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs am 1. April 2017 eine rechtsgültige RZU vorgelegen hat.

9.1

9.1.1 Betreffend Fehlens einer RZU zum Zeitpunkt der Überführung des streitbetroffenen Schiffs bringt der Beschwerdeführer zusammenfassend vor, er habe sich sowohl in der Schweiz wie auch in den Niederlanden intensiv darum bemüht, eine entsprechende RZU erhältlich zu machen. Dies sei zu Beginn nicht möglich gewesen, da die niederländischen Behörden

zur Ausstellung der beantragten RZU eine Bestätigung (Ausrüsterbescheinigung) der SRH verlangt hätten. Letztere hätten indes die Ausstellung sowohl einer Ausrüster- wie auch einer Partikulierbescheinigung aus willkürlichen Gründen verweigert. Des Weiteren führt der Beschwerdeführer aus, dass er ebenfalls einen Antrag zur Registrierung des streitbetroffenen Schiffs im Schiffsregister des Kantons Basel-Stadt gestellt habe. Die SRH hätten ihn – so der Beschwerdeführer – jedoch unmissverständlich aufgefordert, seinen eingereichten Antrag zurückzuziehen. Gegen die Verweigerung der Ausstellung der von den niederländischen Behörden benötigten Bestätigung bzw. gegen das Vorgehen der SRH habe er sich als Arbeitnehmer der SRH nicht zur Wehr setzen können, weshalb auf eine rechtliche Auseinandersetzung verzichtet worden sei. Die festgefahrene Situation habe erst im Sommer 2020 gelöst werden können, als sich die niederländische Behörde bereit erklärt habe, die RZU für das streitbetroffene Schiff auch ohne Bestätigung der SRH auszustellen.

Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, dass die zeitliche Verzögerung der Ausstellung der RZU nicht durch ihn verschuldet worden sei und ihm daher auch nicht zum Vorwurf gemacht werden könne. Für die Anwendbarkeit der Abgabebefreiung gemäss Mannheimer Akte bzw. für die hierfür notwendige Qualifikation eines Schiffes als Rheinschiff im Sinne der Mannheimer Akte könne nicht blind auf das faktische Vorhandensein einer RZU abgestellt werden. Vielmehr sei die Mannheimer Akte lebensnah auszulegen und es wäre durch die Vorinstanz nach den gängigen Kriterien frei zu prüfen gewesen, ob die Voraussetzungen zur Erteilung einer RZU im Einfuhrzeitpunkt des streitbetroffenen Schiffs effektiv vorgelegen haben oder nicht. Der Umstand, dass ab Juli 2020 effektiv eine RZU ausgestellt worden sei, spreche klar dafür, dass die entsprechenden Voraussetzungen vorgelegen hätten und das streitbetroffene Schiff somit bereits im Zeitpunkt der Überführung an den festen Liegeplatz in der Schweiz im Jahr 2017 als Rheinschiff im Sinne der Mannheimer Akte und folglich als von allfälligen Einfuhrabgaben befreit zu betrachten gewesen sei. Ferner weist der Beschwerdeführer darauf hin, dass das streitbetroffene Schiff unter dem ehemaligen Eigentümer bereits einmal über eine RZU verfügt habe.

9.1.2 Die Vorinstanz entgegnet, gemäss der aktenkundigen Kommunikation mit den SRH betreffend RZU sei davon auszugehen, dass sich der Beschwerdeführer erstmalig bei den niederländischen Behörden um den Erhalt einer RZU bemüht habe. Da der Antrag um Ausstellung der RZU bei den niederländischen Behörden jedoch erst im Nachgang zur Überführung des streitbetroffenen Schiffs am 1. April 2017 in die Schweiz erfolgt sei,

seien die dokumentierten Bemühungen des Beschwerdeführers offensichtlich verspätet. Mit den verspäteten Bemühungen um den Erhalt der RZU sowie dem unbestrittenen Unterlassen einer Einfuhranmeldung sei der Beschwerdeführer als anmelde- bzw. zollpflichtige Person seinen Sorgfaltpflichten im Zusammenhang mit der Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs folglich nicht nachgekommen. Daran vermöge weder das Verhalten der niederländischen Behörden noch dasjenige der SRH im Zusammenhang mit der Beantragung bzw. Ausstellung der RZU etwas zu ändern. Namentlich erschliesse sich aus den Akten nicht, inwiefern die Anstellung des Beschwerdeführers bei den SRH im Zusammenhang mit seinen Bemühungen um den Erhalt einer RZU bzw. der beantragten Eintragung des streitbetroffenen Schiffs in das Schiffsregister des Kantons Basel-Stadt gefährdet gewesen sein soll, respektive inwiefern dieser Umstand sich auf die Erfüllung seiner zollrechtlichen Sorgfaltpflichten nachteilig ausgewirkt haben soll. Um für die Einfuhr seines Schiffs gegebenenfalls von der Abgabenbefreiung für Rheinschiffe nach der Mannheimer Akte profitieren zu können, hätte der Beschwerdeführer sich nach Ansicht der Vorinstanz vorab zumindest um den Erhalt einer RZU bemühen und allenfalls hierzu rechtzeitig notwendige rechtliche Schritte (z.B. Anfechtung eines ablehnenden Entscheids der für die Ausstellung der RZU zuständigen Behörde) einleiten müssen. Alternativ hätte der Beschwerdeführer – so die Vorinstanz weiter – beim Fehlen einer RZU mit der Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs in die Schweiz solange zuwarten müssen, bis er für dieses tatsächlich über eine RZU verfügte hätte, oder er hätte das streitbetroffene Schiff wenigstens unter Einhaltung der geltenden Bestimmungen für die Einfuhr in die Schweiz anmelden müssen. Beides sei nachweislich nicht erfolgt. Als schweizerische Einfuhrkontrollbehörde sei sie (die Vorinstanz) nicht für den Erlass einer RZU zuständig, für sie seien die vorhandenen Urkunden der hierfür zuständigen Behörden betreffend Rheinschiffahrtszugehörigkeit verbindlich.

Die vom Beschwerdeführer schliesslich in den Niederlanden erhältlich gemachte RZU datiere vom 30. Juli 2020 und sei bis zum 30. Juli 2022 gültig (gewesen). Eine rückwirkende Gültigkeit der RZU sei weder auf der Urkunde erkennbar noch in den Bestimmungen der Mannheimer Akte bzw. ihrer Zusatzprotokolle vorgesehen.

9.2 Zum streitbetroffenen Schiff lässt sich den Akten (vgl. insbesondere angefochtene Verfügung vom 28. Juli 2021, Ziff. 1.1.1 ff.; vorinstanzliche Akten Nr. 02.08.04, 02.05.01 f.) in tatbestandlicher Hinsicht (soweit vorliegend interessierend) Folgendes entnehmen:

9.2.1 Das Schifffahrtsunternehmen C._____, Einzelfirma und eingetragen im Handelsregister unter der Nummer CH- (...), ist Eigentümerin des streitbetroffenen Schiffs. Der Beschwerdeführer ist Inhaber dieser Einzelfirma. Beim streitbetroffenen Schiff handelt es sich um ein ehemaliges Motorschiff, welches 1946 in Belgien erbaut wurde. Der Beschwerdeführer hat das streitbetroffene Schiff von der Witwe des ehemaligen Besitzers in den Niederlanden gemäss niederländischer, notarieller Verkaufsrechnung vom 14. Juli 2015 für EUR 15'000.00 erworben. Das Motorschiff fährt unter niederländischer Flagge und ist mindestens seit Mitte Juli 2015 in Rotterdam im Schiffsregister der Niederlande auf den Namen des Beschwerdeführers registriert. Das streitbetroffene Schiff weist eine Länge von 38.73 Metern und eine Breite von 5.04 Metern auf. Es hat einen Tiefgang von 2.44 Metern. Die Tonnage wird mit 357 Tonnen angegeben. Das Nettogewicht beträgt 80'000.00 kg.

9.2.2 Der Beschwerdeführer ist gemäss eigenen Angaben anlässlich der Einvernahme vom 12. Januar 2021 durch die Zollfahndung (...) seit 2012 in Basel als (...) tätig und ebenfalls seither in der Schweiz wohnhaft. Der Beschwerdeführer ist seit 2016 als (...) bei SRH angestellt. Ebenfalls ist aktenkundig, dass für das streitbetroffene Schiff seit dem 1. April 2017 und zumindest bis zum 31. März 2019 ein ständiger Liegeplatz (...) auf Höhe der Basler Rheinhäfen (...), gemietet wurde (E. 2.2).

9.2.3 Eine RZU konnte der Beschwerdeführer anlässlich der Zollkontrolle vom 20. Mai 2020 (Sachverhalt, Bst. A.a) nicht vorweisen.

9.2.4 Die Besprechung vom 26. Mai 2020 zwischen Mitarbeitern der Zollfahndung Nord und dem Beschwerdeführer fand bei der Zollstelle im Nachgang zur Kontrolle und Anzeige wegen Nichtanmeldung zur definitiven bzw. vorübergehenden Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs (...) statt. Für das streitbetroffene Schiff konnte der Beschwerdeführer keine schweizerischen Verzollungsbelege vorweisen. Vielmehr bestätigte er, dass das streitbetroffene Schiff weder definitiv noch vorübergehend angemeldet und verzollt wurde. Auch hat der Beschwerdeführer vor der Zollkontrolle vom 20. Mai 2020 unbestrittenermassen keine Auskunft bei einer Schweizer Zollstelle eingeholt. Im Weiteren hat die Zollfahndung (...) anlässlich der Besprechung vom 26. Mai 2020 festgestellt, dass die im Feststellungsprotokoll vom 20. Mai 2020 (Sachverhalt, Bst. A.a) aufgeführte Tarifnummer 8901.1000 falsch sei. Die korrekte Zollltarifnummer laute 8901.9000 und führe zu einem Zollansatz von Fr. 7.20/100.00 kg brutto.

9.2.5 Laut der E-Mail vom 11. April 2017 von D. _____ von der zuständigen niederländischen Behörde an den Beschwerdeführer hat der Beschwerdeführer am 5. April 2017 gegenüber den niederländischen Behörden einen Antrag auf Ausstellung einer RZU gestellt. Gemäss dem aktenkundigen E-Mail-Verkehr konnten die niederländischen Behörden mangels notwendiger sog. Ausrüsterbescheinigung keine RZU für das streitbetreffende Schiff ausstellen. Zudem gingen die niederländischen Behörden aufgrund der Schilderungen des Beschwerdeführers davon aus, dass das streitbetreffende Schiff nicht für die gewerbliche Beförderung von Gütern oder Personen zwischen zwei Orten auf Binnenwasserstrassen im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Mannheimer Akte eingesetzt werde, sondern dass das Schiff (...) über einen längeren Zeitraum an einem festen Liegeplatz festgemacht sei.

9.2.6 Die vom Beschwerdeführer in den Niederlanden doch noch erhältlich gemachte RZU datiert vom 30. Juli 2020 und war offenbar bis zum 30. Juli 2022 gültig. Gemäss den am 26. Mai 2020 beschlagnahmten Schiffspapieren (Sachverhalt, Bst. A.d) war vor dem 30. Juli 2020 keine RZU vorhanden.

9.2.7 Anlässlich der Einvernahme durch die Zollfahndung (...) vom 12. Januar 2021 gab der Beschwerdeführer zu Protokoll, dass er im Zusammenhang mit dem Erhalt des Liegeplatzes in Basel im Jahr 2017 erfolglos versucht habe, eine Registrierung des streitbetreffenden Schiffs im schweizerischen Schiffsregister sowie den Betrieb des Schiffs unter Schweizer Flagge mit Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde zu erwirken. Da das streitbetreffende Schiff nach wie vor im niederländischen Schiffsregister eingetragen war, habe er (der Beschwerdeführer) weitere Vorkehrungen im Zusammenhang mit der Verbringung des Schiffs an dessen dauerhaften Liegeplatz in der Schweiz als nicht notwendig erachtet.

9.2.8 Laut Vereinsstatuten besteht seit der Gründungsversammlung vom 2. Dezember 2018 der Verein «MS|B. _____». Der Beschwerdeführer ist im Vorstand dieses Vereins. Gemäss Vereinszweck fördert, organisiert und führt der Verein den kulturellen Betrieb auf dem streitbetreffenden Schiff; der Verein setzt sich ein für die freie, kreative und vielseitige Nutzung des streitbetreffenden Schiffs; der Verein nutzt die Schiffsinfrastruktur, um kulturelle Nutzungen durchzuführen; der Verein kann Vermietungen der Schiffsinfrastruktur ausüben, um kulturelle Nutzungen zu finanzieren; der Verein kann Anlegeplätze, Liegenschaften und Freiflächen mieten, kaufen,

untervermieten und verkaufen; der Verein kann gastronomische Aktivitäten ausüben; der Verein ist gemeinnützig und nicht gewinnorientiert.

9.3

9.3.1 Zunächst ist unstreitig, dass das streitbetroffene Schiff nicht im Eidgenössische Schiffsregister als Rheinschiff, sondern nach wie vor im niederländischen Schiffsregister eingetragen ist. Somit fuhr es am 1. April 2017 bzw. fährt heute noch unter niederländischer Flagge. So hat der Beschwerdeführer sein Gesuch um Registereintrag beim (schweizerischen) Schiffsregisteramt zurückgezogen (E-Mail des Beschwerdeführers vom 21. Januar 2018 an die SRH; Beschwerdebeilage Nr. 21; Replik vom 18. März 2022, Rz. 6).

9.3.2 Im Zusammenhang mit den Bemühungen des Beschwerdeführers auf Erhalt einer RZU für das streitbetroffene Schiff erschliesst sich – mit der Vorinstanz – aus den Akten nicht, inwiefern die Anstellung des Beschwerdeführers bei den SRH wegen seiner Bemühungen um den Erhalt einer RZU bzw. der beantragten Eintragung des streitbetroffenen Schiffs in das Schiffsregister des Kantons Basel-Stadt gefährdet gewesen sein soll, respektive inwiefern dieser Umstand sich auf die Erfüllung seiner zollrechtlichen Sorgfaltspflichten nachteilig ausgewirkt haben soll. Denn die berufliche Situation des Beschwerdeführers vermag an seinen zollrechtlichen Pflichten als Privatperson nichts zu ändern. Demnach hatte sich der Beschwerdeführer anlässlich der Überführung des streitbetroffenen Schiffs in die Schweiz zollrechtlich rechtskonform zu verhalten.

9.4

9.4.1 Laut einer vom Beschwerdeführer während des vorliegenden Beschwerdeverfahrens eingereichten E-Mail vom 12. Mai 2022 von E._____, einem Kadermitglied der Schifffahrtspolizei (Beschwerdebeilage Nr. 28), wurde eine niederländische RZU, lautend auf das streitbetroffene Schiff vorgelegt, als dieses erstmals in Basel festgestellt worden sei. Im Zuge dieser Kontrolle sei er (der Beschwerdeführer) darauf aufmerksam gemacht worden, dass er die RZU bei Gelegenheit erneuern müsse.

9.4.2 In besagter E-Mail ist allerdings das genaue Datum dieser erstmaligen Kontrolle nicht aufgeführt, so dass dieser Zeitpunkt unerfindlich bleibt. Zudem legt der Beschwerdeführer die in der E-Mail von E._____ erwähnte niederländische RZU nicht zu den Akten – auch nicht in Kopie –, so dass deren Existenz vorliegend nicht erstellt ist (E. 1.4.6). Nach dem

Gesagten lässt sich (auch) gestützt auf die E-Mail von E. _____ jedenfalls weder erhärten noch wird solches geltend gemacht, dass zum Zeitpunkt der Überführung des streitbetroffenen Schiffs (1. April 2017) eine rechtsgültige RZU vorlag. Überdies ist die Schifffahrtspolizei ohnehin nicht zuständig für die Ausstellung einer RZU (E. 5.5.2). Auf die vom Beschwerdeführer beantragte Befragung von E. _____ als Zeuge ist daher in antizipierter Beweiswürdigung (E. 1.4.5) zu verzichten. Nach der Aktenlage konnte der Beschwerdeführer – wie gesehen (E. 9.2.3) – auch anlässlich der Zollkontrolle vom 20. Mai 2020 durch die Zollstelle keine rechtsgültige RZU vorweisen.

9.5 Nach dem Dargelegten gilt als erstellt, und das allein ist vorliegend entscheidend, dass für das streitbetroffene Schiff zum Zeitpunkt der Einfuhr in die Schweiz am 1. April 2017 keine rechtsgültige RZU vorlag. Daran ändern im Übrigen auch die aktenkundige, von den zuständigen niederländischen Behörden ausgestellte RZU mit Gültigkeit vom 30. Juli 2020 bis 30. Juli 2022 und die jüngst mit Eingabe vom 24. Juni 2022 zu den Akten gereichte und vom 30. Juli 2022 bis 30. Juli 2024 gültige niederländische RZU nichts. Denn eine entsprechende Rückwirkung dieser RZU ergibt sich weder aus der Mannheimer Akte und dessen Zusatzprotokolle noch aus den betreffenden Urkunden. Somit ist vorliegend mangels Relevanz nicht weiter zu prüfen, zu welchem genauen Zeitpunkt der Beschwerdeführer versucht hat, von der schweizerischen und/oder von den niederländischen Behörden eine RZU zu erhalten und welche Bedeutung der «Ausrüsterbescheinigung» in diesem Zusammenhang zukommt. Eine rechtsgültige RZU lag bei Überführung des streitbetroffenen Schiffs in die Schweiz jedenfalls nicht vor, weshalb sich der Beschwerdeführer vorliegend nicht auf die Mannheimer Akte berufen kann. Eine staatsvertraglich verpönte Ungleichbehandlung des Beschwerdeführers im Sinne der Mannheimer Akte (E. 5.4.3) im Vergleich zu anderen Rheinschiffen mit einer rechtsgültigen RZU ist insofern nicht ersichtlich.

9.6 Aufgrund der soeben gemachten Feststellung kann auf eine Prüfung der weiteren Voraussetzungen für die abgabebefreite Einfuhr des streitbetroffenen Schiffs gemäss Mannheimer Akte verzichtet werden. Namentlich entfällt die Prüfung des Erfordernisses eines gewerbsmässigen Schiffsverkehrs von Waren und Personen zwischen zwei an den in Art. 3 Abs. 1 Mannheimer Akte genannten Wasserstrassen gelegenen Plätzen gemäss Art. 4 Abs. 1 sowie Abs. 2 Mannheimer Akte i.V.m. Art. 4 Abs. 2 und 3 Schiffsregistergesetz und Art. 8 Abs. 2 Schiffsregisterverordnung (vgl.

E. 5.2). Es kann mithin vorliegend offenbleiben, ob und inwieweit das streitbetroffene Schiff gewerbsmässig im Sinne der Mannheimer Akte genutzt wurde bzw. wird. Des Weiteren ist auch nicht auf die Parteivorbringen betreffend die durch das streitbetroffene Schiff in den Jahren 2015 bis 2021 generierten Einnahmen bzw. darauf, ob diese Einnahmen an den Beschwerdeführer selbst oder an den Verein «MS | B. _____» geflossen waren, einzugehen (Vernehmlassung vom 4. November 2021, Rz. 14 ff.; Replik vom 18. März 2022, Rz. 14 ff.). Schliesslich beanstandet der Beschwerdeführer die konkrete frankenmässige Abgabeberechnung gemäss Nachforderungstabelle der Vorinstanz zur angefochtenen Verfügung vom 28. Juli 2021 in der Gesamthöhe von Fr. 9'696.55 (Einfuhrmehrwertsteuern sowie Zollabgaben gemäss Zolltarifnummer 8901.9000 [Motorschiff] inkl. Reparaturarbeiten sowie Verzugszins) nicht; und aus den Akten sind für das Bundesverwaltungsgericht keine entgegenstehenden Hinweise ersichtlich (E. 1.3), weshalb eine weiter gehende Prüfung entfällt.

10.

Zusammenfassend ergibt sich, dass das streitbetroffene Schiff zum Zeitpunkt der Einfuhr in die Schweiz am 1. April 2017 über keine rechtsgültige RZU verfügte. Schon deshalb konnte es zu diesem Zeitpunkt nicht als ein von Einfuhrabgaben befreites Rheinschiff im Sinn der Mannheimer Akte gelten. Der Beschwerdeführer hat durch die Nichterhebung der diesbezüglich geschuldeten Einfuhrabgaben einen unrechtmässigen Vorteil erzielt, der – unabhängig von der strafrechtlichen Beurteilung – auf einer objektiven Widerhandlung gegen die Verwaltungsgesetzgebung des Bundes gründet (E. 3.5.2). Die angefochtene Verfügung vom 28. Juli 2021 ist daher nicht zu beanstanden. Die Beschwerde ist abzuweisen.

11.

11.1 Ausgangsgemäss hat der unterliegende Beschwerdeführer die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 VwVG). Diese sind auf Fr. 1'900.- festzusetzen (vgl. Art. 1, 2 und 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Der in gleicher Höhe einbezahlte Kostenvorschuss ist zur Bezahlung der Verfahrenskosten zu verwenden.

11.2 Eine Parteientschädigung ist nicht zuzusprechen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG e contrario und Art. 7 Abs. 1 VGKE e contrario sowie Art. 7 Abs. 3 VGKE).

Für das Dispositiv wird auf die nächste Seite verwiesen.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.

Die Verfahrenskosten von Fr. 1'900.- werden dem Beschwerdeführer auferlegt. Der in gleicher Höhe einbezahlte Kostenvorschuss wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

3.

Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4.

Dieses Urteil geht an den Beschwerdeführer und die Vorinstanz.

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter:

Der Gerichtsschreiber:

Keita Mutombo

Kaspar Gerber

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Frist ist gewahrt, wenn die Beschwerde spätestens am letzten Tag der Frist beim Bundesgericht eingereicht oder zu dessen Händen der Schweizerischen Post oder einer schweizerischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung übergeben worden ist (Art. 48 Abs. 1 BGG). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: