

LES MALENCONTREUSES RENCONTRES AVEC LA DOUANE



Ce cas remonte déjà à un certain temps et différents médias en ont parlé. Mais la rédaction du «Position Report» estime que le rapport rédigé par M^e Philipp Perren reste toujours d'actualité, ce qui nous amène à le publier dans notre journal. D'autant plus volontiers que l'AOPA Switzerland, de même que l'Aéroclub et l'Aérosuisse, ont soutenu le défendeur financièrement. Perren dresse un constat étonnant à la fin de son rapport, qui devrait tous nous faire réfléchir. Ou formulé différemment: quelquefois la bureaucratie (en allemand on parle ici du «Amtsschimmel» ou cheval blanc de l'administration), hennit si fort que la douleur ressentie nous paralyse au point de rendre négligeable les sommes démesurées payées par la victime.

L'auteur Philipp Perren est avocat chez Nobel & Hug, un cabinet d'avocats renommé à Zurich, pilote actif et membre de l'AOPA Switzerland depuis de nombreuses années. Nous transmettons ici son rapport au grand complet y compris les notes de bas de page à nos lecteurs et ce consciemment sans fioriture journalistique visant à «réduire la complexité». Suite à ce rapport vous trouverez également une prise de position circonstanciée de l'AOPA Switzerland.

Rassemblement d'hydravions

En été 2013 plusieurs hydravions venus de l'étranger ont pris part au rassemblement international d'hydravions de la Seaplane Pilots Association Switzerland (SPAS), dont entre autres un Cessna stationné en Europe, mais enregistré aux Etats-Unis. Cet avion, muni d'un plan de vol ATC en règle est venu de l'Espagne pour tout d'abord atterrir à l'aéroport douanier suisse de Lausanne-Blécherette, puis a continué depuis là-bas pour se rendre à la rencontre tenue sur le lac de Brienz. Durant le week-end les avions participants, dont le Cessna américain (comme cela se fait toujours durant ces manifestations), ont fait quelques circuits aériens pour la SPAS. L'autorisation de pratiquer des vols de plaisir à but non lucratif avait été reçue de l'OFAC. Dans le Cessna il y avait d'une part des aides (vol gratuit) et d'autre part des passagers (qui devaient être membres du SPAS) qui ont payé leur vol. L'organisateur s'est occupé de l'organisation des vols et de l'encaissement. A la fin du rassemblement de deux jours, la SPAS a donné une somme d'environ 1000 francs au pilote américain, pour les vols effectués, ce qui correspond à peu de choses près à la somme que le pilote a dû dépenser sur place pour refaire le plein.

Le dimanche soir deux fonctionnaires de la douane suisse se sont présentés sur place et ont demandé au pilote américain, s'il avait également fait des vols de plaisir et s'il avait touché de l'argent pour le faire. Le pilote a fidèlement relaté les circonstances décrites ci-dessus.

DDAT manquante et saisie de l'avion

A la suite de cela les douaniers ont saisi le Cessna américain, sous prétexte qu'on l'avait utilisé pour faire des transports contre rémunération à l'intérieur de la Suisse, sans l'avoir importé au préalable.

Le pilote américain est ensuite retourné en Espagne avec un vol de ligne et est revenu deux semaines plus tard pour un interrogatoire à Berne accompagné par son avocat qui lui avait immédiatement été mis à disposition par l'association.

Ensuite, en août 2013 l'administration des douanes a pris la décision (protocole final et décision sur l'obligation de fournir les prestations): comme l'avion n'avait pas été annoncé à la douane pour importation temporaire (DDAT) et n'avait par conséquence pas d'autorisation de l'administration pour effectuer des vols contre rémunération, l'avion devait impérativement être importé en Suisse et le pilote devait payer le droit de douane et la TVA sur la valeur de l'avion. De plus une procédure pénale en matière de douane a été ouverte contre le pilote.

Droit de douane et caution

Le droit de douane pour un avion s'élève (actuellement) à environ Fr. 70.– par 100 kg de poids, la TVA s'élève à 8 % de la valeur de l'avion. Pour un hydravion dont le poids est en général d'un peu plus de 1000 kg et dont la valeur est d'un peu plus de Fr. 100 000.– cela représente un cout total de Fr. 10 000.– à 15 000.–. Avec un jet d'affaire on peut facilement atteindre des sommes de 5 millions de francs voir plus.

Après versement d'une caution, comprenant la valeur estimée pour le droit de douane, la TVA et l'amende, l'avion a été libéré.

Les procédures engagées contre la décision des douanes

La SPAS et le pilote n'étaient pas d'accord avec la décision des douanes et ont décidé de porter le cas, d'abord devant la Direction générale des douanes puis devant le Tribunal administratif fédéral. Dans les deux cas – comme d'habitude – il a d'abord fallu payer une avance sur frais.

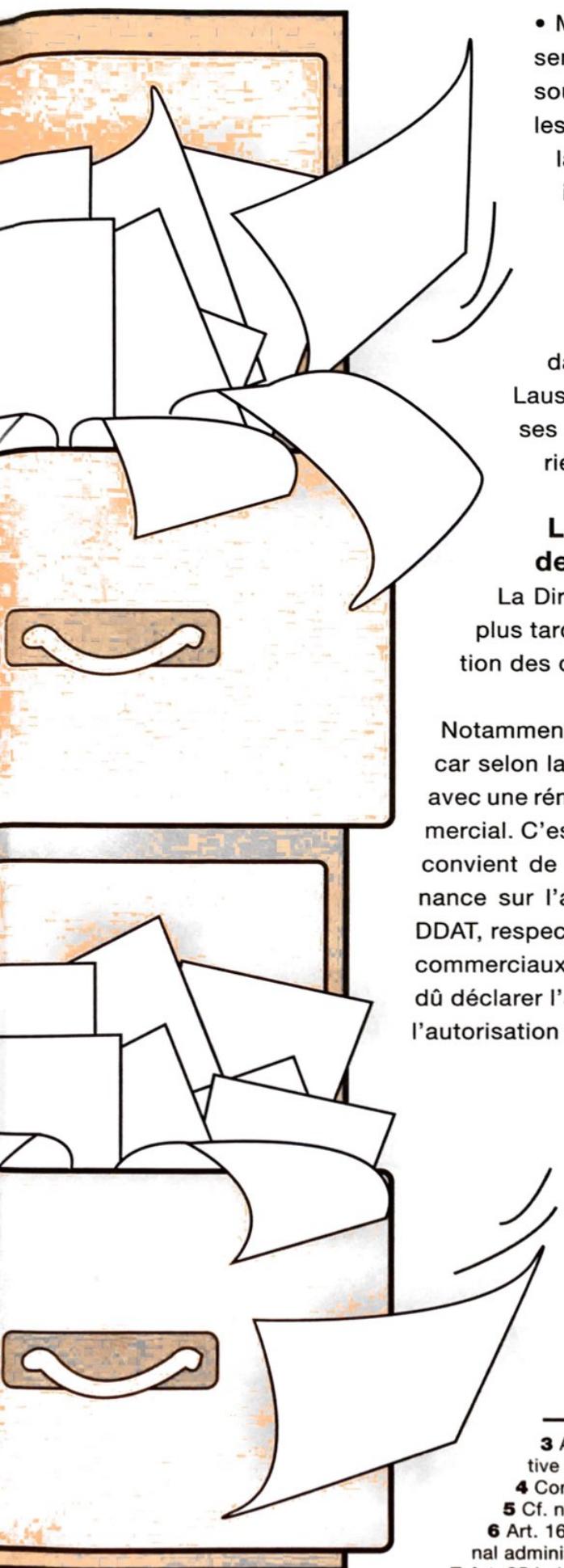
Lors de ces procédures ils ont été assistés financièrement par l'Aéroclub, par l'AOPA et par Aérosuisse, car ces associations voulaient elles aussi savoir ce qu'il en était.

Lors des recours il a essentiellement été argumenté comme suit:

- Les vols n'étaient pas rémunérés dans le sens de l'article 100 de l'OSA(v)¹ valable à l'époque, ni rémunérés dans le sens de la réglementation douanière.²
- La somme des frais versés par l'association au pilote ne couvraient même pas les frais d'essence. Ainsi on ne pouvait pas argumenter que le pilote avait fait les vols contre rémunération, puisqu'une rémunération, comme son nom l'indique, consiste à récupérer les frais effectifs et être ainsi «rémunéré».

¹ Ordonnance sur l'aviation, RS 748.01

² L'«activité professionnelle» est définie différemment au niveau de la loi sur les douanes, l'ordonnance sur l'aviation et la loi sur l'imposition des huiles minérales. Au niveau de l'ordonnance sur l'aviation les vols étaient clairement autorisés comme «vols privés contre rémunération» et la réalisation de ce type de circuits aériens était ainsi explicitement autorisée.



- Même si on voulait encore faire valoir que les vols représentaient des vols internes rémunérés, ces vols avaient été soumis à autorisation³ qui avait été donnée – de même que les vols commerciaux du Catalina l'année précédente sur le lac des Quatre-Cantons (et ce sans que l'avion ait dû être importé); par conséquent un DDAT devrait être accordé à postériori.
- Une amende pour le pilote ne se justifie pas non plus, puisque celui-ci avait tout fait correctement en se rendant conformément aux règles à l'aéroport douanier de Lausanne-Blécherette en précisant sa destination ainsi que ses intentions (y compris l'intention de faire des circuits aériens).

La décision de la Direction générale des douanes

La Direction générale des douanes (DGD) confirme une année plus tard, en septembre 2014, la décision initiale de l'administration des douanes.

Notamment la DGD qualifie les vols internes comme commerciaux, car selon la définition de la convention d'Istanbul⁴ chaque transport avec une rémunération (quelconque) est réputé être un transport commercial. C'est exactement à ce titre que la convention d'Istanbul, qu'il convient de prendre en considération ici, se différencie de l'ordonnance sur l'aviation⁵. Par ailleurs, la DGD a décidé que l'octroi du DDAT, respectivement l'octroi de l'autorisation pour effectuer des vols commerciaux, à postériori n'était pas possible⁶. Le pilote aurait plutôt dû déclarer l'avion lors de la première incursion et aurait dû demander l'autorisation à cette occasion⁷.

Suite de la démarche et la décision du Tribunal administratif fédéral

Cette décision de la DGD a fait l'objet d'un recours au Tribunal administratif fédéral. A cette occasion il a à nouveau été argumenté qu'une rémunération qui ne couvre même pas les frais d'essence, ne pouvait pas être considéré comme un transport commercial. Si tel était le cas, chaque allemand qui amène par exemple un collègue ou un enfant adulte en voiture entre deux

3 Art. 34 al. 4 Ordonnance sur l'aviation (OD; RS 631.01); Convention relative à l'admission temporaire d'Istanbul, Annexe C Art. 8 let. a

4 Convention d'Istanbul (RS 0.631.24), Annexe C Art. 1

5 Cf. note de bas de page numéro 2

6 Art. 164 al. 1 Ordonnance sur les douanes (OD; RS 631.01); décision du Tribunal administratif fédéral A-5078/2012, E. 9.2.3

7 Art. 25 Loi sur les douanes (LD; RS, 631.0); Art. 79 al. 1 let. a LD

lieux en Suisse, devrait importer cette voiture en Suisse et payer la TVA correspondante, si le passager lui payait par exemple le repas de midi (sans même parler de participation aux frais d'essence). Même situation pour un Suisse qui transporte un collègue entre deux lieux de l'Europe voisine, qui est également soumise à la convention d'Istanbul qui s'applique également dans tous les autres pays européens.

De plus il a été revendiqué que l'octroi d'une autorisation à postériori sur la base de l'application du principe de proportionnalité (qui a rang constitutionnel et qui s'applique dans tous les domaines juridiques) devrait aussi pouvoir s'appliquer au niveau du droit douanier⁸. Cette autorisation à postériori aurait dû être possible, puisque même des vols commerciaux avec le Cessna américain auraient été susceptibles d'être autorisés aisément.

Le Tribunal administratif fédéral n'a tenu aucun compte de l'exemple de la voiture, mais s'est contenté de répéter dans sa décision de janvier 2016⁹ que toute rémunération faisait d'un vol un vol commercial.

De plus le Tribunal administratif fédéral a spécifié qu'une autorisation rétrospective n'était pas possible en raison du principe des règles d'investissement propres au domaine du droit douanier. Le principe de proportionnalité n'a quant à lui pas été traité.

Le mandat de répression

La décision du Tribunal administratif fédéral n'a pas été portée devant le Tribunal fédéral et est donc exécutoire. Par conséquent l'avion a dû être définitivement importé et la somme s'y rapportant, y compris la TVA, a dû être payée. Les montants correspondants à verser aux autorités ont été pris sur la caution; les frais de justice ont été prélevés sur les acomptes. Puis, en avril 2016 le pilote a reçu une amende, qui s'élève à Fr. 1500, avec en plus une taxe de décision de Fr. 300.–, pour avoir effectué des vols commerciaux avec un hydravion qui n'avait pas été importé. L'amende et les frais d'instruction ont également été pris sur la caution. En juillet de cette année la partie excédentaire versée pour la caution a été restituée.

Les leçons à tirer de ce cas et d'autres incidents:

- ✓ Si vous êtes en déplacement à l'étranger avec un moyen de transport quelconque, que ce soit une voiture, un bateau ou pire un avion, n'acceptez aucune rémunération sous quelque forme que ce soit et ne vous faites pas inviter

⁸ Ceci s'applique notamment au niveau du droit sur la construction: une construction qui ne dispose pas d'une autorisation de construire ne doit pas tout simplement être détruite. Il faut d'abord vérifier si l'autorisation pourrait être donnée. Le cas échéant, l'autorisation est accordée à postériori. Même si l'autorisation ne peut pas être accordée, il y a lieu de faire une étude de proportionnalité, avant d'ordonner la démolition.

⁹ Décision A-5962/2014



pour quelque chose, sinon vous risquez d'être accusé d'avoir procédé à des transports commerciaux et devrez importer le moyen de transport utilisé et payer la TVA y relative. Car selon les tribunaux une quelconque rémunération transforme le transport en transport commercial selon le droit (douanier) et l'obtention d'une autorisation rétrospectivement est à exclure. Avec une voiture de classe moyenne et les taux de TVA qui s'y appliquent à l'étranger en Europe, cela peu vite représenter Fr. 20 000.– voir plus. En plus il faut tenir compte de l'amende correspondante.

- ✓ N'atterrissez jamais avec un avion étranger (qui n'a pas été dédouané dans le lieu d'atterrissage) sur un aéroport non douanier (donc pas avec un avion depuis le pays A dans le pays B). Sinon vous risquez de devoir importer l'avion car il n'a pas été déclaré à la douane¹⁰. Ceci ne s'applique pas uniquement aux vols vers la Suisse, mais également si quelqu'un qui est domicilié en Suisse se rend par avion en Allemagne. Faites attention car ces atterrissages s'appliquent également à des aéroports avec des autorisations spéciales¹¹ (qualifiés d'«aéroports avec trafics tolérés»), que vous pouvez utiliser en approche depuis l'étranger avec un avion préalablement annoncé (et dédouané) mais sans marchandises. L'avion non dédouané tient lieu de marchandise.
- ✓ Pensez au fait que de tels vols peuvent être constatés et poursuivis encore de nombreuses années plus tard à l'aide des plans de vol, du livret de vol de l'avion ou du pilote.
- ✓ N'utilisez jamais un avion ou un autre véhicule immatriculé à l'étranger pour accéder à votre pays de domicile sans vous être annoncé et renseigné auprès des autorités douanières pour connaître les formalités que vous devez remplir au minimum lors de l'entrée dans l'espace aérien, respectivement au passage à la douane. Sinon, cela aura les mêmes conséquences que si vous passez la zone verte avec des marchandises dont la valeur dépasse le montant de libre passage. Si vous êtes arrêté à ce moment-là vous allez être sanctionné pour tentative de contrebande. Assurez-vous que vous pouvez prouver les renseignements reçus sous forme écrite. C'est toujours valable, que vous soyez propriétaire ou locataire de l'avion dans lequel vous êtes assis, que vous soyez pilote ou passager.
- ✓ Avec un avion étranger – en présentant un DDAT – vous pouvez au maximum entrer douze fois par an en Suisse, à condition que vous quittiez la Suisse au bout de trois jours. Les vols internes ne sont pas autorisés. Pensez-y: une DDAT peut uniquement être obtenue sur des aéroports qui peuvent également faire des contrôles douaniers pour les marchandises. Par conséquent, renseignez-vous toujours au préalable à la douane pour savoir si et sous quelles conditions vous pouvez utiliser des moyens de transport étrangers.

**Auteur: M^e Dr Philipp Perren, Nobel & Hug,
Zurich, membre de l'AOPA**

Remarques supplémentaires de l'AOPA Switzerland

Hjk – Au sein du comité nous avons amplement discuté pour déterminer si l'organisateur et/ou l'hôte d'évènements aéronautiques ne devraient pas prêter plus d'attention à cette nouvelle problématique douanière déjà lors de l'organisation de l'évènement, ce qui comprend le contact et les clarifications avec les différentes administrations telles que la douane. En effet, pour des participants étrangers, c'est presque impossible dans la plupart des cas, de s'y retrouver dans la jungle des administrations suisses.

¹⁰ Par conséquence il devrait en aller de même pour les autres moyens de transport – bien qu'au niveau des voitures et plus particulièrement pour les voitures de location, l'administration des douanes semble appliquer des pratiques plus généreuses.

¹¹ Basé sur art. 42 LD

Cela s'étend bien entendu au soutien suite à un incident, suite auquel les pilotes ne doivent pas être abandonnés. Raison pour laquelle l'AOPA Switzerland a activement participé pour trouver une solution.

Ne pas faire une confiance aveugle à l'AIP

Le CEO de l'AOPA Philippe Hauser fait remarquer, qu'en vue de la situation actuelle au niveau de la douane allemande avec les avions immatriculés HB, nous devrions tirer d'autres leçons de ce cas et des autres. Ce qu'il formule comme suit: «Ne faites pas aveuglément confiance aux AIP en matière d'aéroports douaniers, mais renseignez-vous auprès de l'administration douanière du pays concerné, si les indications faites dans l'AIP sont exactes.» Un fait aussi inexplicable que préoccupant a montré que l'AIP publie des renseignements concernant les douanes allemandes qui ne sont pas reconnues par les autorités douanières. Sur la base d'autres cas, nous avons appris qu'il peut y avoir des problèmes avec la douane, si les annotations dans l'AIP et les interprétations des instances douanières montrent des divergences apparentes ou effectives. Deux membres de l'AOPA et un pilote, qui a ensuite regretté de ne pas être l'un de nos membres, ont malheureusement dû s'en rendre compte ces derniers temps. Dans la prochaine édition nous allons parler de ces cas. En attendant nos lecteurs sont les bienvenus pour prendre position sur ce thème.



Wenden Sie sich an einen unserer AOPA Liaison Officers. Sie stehen Ihnen auf vielen Schweizer Flugplätzen als erfahrene «AOPA-Botschafter» für Auskünfte gerne zur Verfügung.

Adressez-vous à l'un de nos AOPA Liaison Officers. Ces «ambassadeurs de l'AOPA» expérimentés sont à votre disposition sur de nombreux aérodromes suisses pour vous fournir des renseignements.

Aidez-nous à économiser!

Veuillez nous communiquer vos changements d'adresse à l'aide du formulaire «modification des données personnelles» sur notre site Web sous www.aopa.ch/go/91 ou envoyer un e-mail à office@aopa.ch.

DIE LEIDIGE SACHE MIT DEM ZOLL

Der Fall liegt schon einige Zeit zurück und es wurde in verschiedenen Medien darüber berichtet. Die Redaktion des «Position Report» hält den von Dr. Philipp Perren verfassten Bericht für nach wie vor so aktuell, dass wir diesen gerne in unserer Verbandszeitschrift publizieren. Dies umso mehr, als die AOPA Switzerland, nebst dem Aeroclub und der Aerosuisse, den Beklagten finanziell unterstützt hat. Perren kommt am Schluss dieses Beitrages zu einem erstaunlichen Fazit, das uns allen zu denken geben muss. Oder anders gesagt: Manchmal wiehert der Amtsschimmel so laut, dass der dabei empfundene Schmerz einen soweit lähmt, bis der Griff ins Portemonnaie des «Angewieherten» nicht mehr sonderlich auffällt.



Der Autor Philipp Perren ist Rechtsanwalt bei der renommierten Anwaltskanzlei Nobel & Hug in Zürich, aktiver Pilot und langjähriges Mitglied der AOPA Switzerland. Wir geben seinen Beitrag bewusst – und unter Umgehung journalistischer «Komplexitätsreduktion» – einschliesslich seiner weiter führenden Fussnoten an unsere Leserschaft weiter. Im Anschluss an diesen Beitrag finden Sie auch eine ergänzende Stellungnahme der AOPA Switzerland.

Das Wasserflugtreffen

Im Sommer 2013 nahmen am internationalen Wasserflugtreffen der Seaplane Pilots Association Switzerland (SPAS) auch Flugzeuge aus dem Ausland teil, darunter unter anderem eine in Europa stationierte, aber amerikanisch registrierte Cessna. Diese flog an einem Freitag mit einem ordnungsgemässen ATC-Flugplan von Spanien zunächst den schweizerischen Zollflugplatz Lausanne-Blécherette an und von dort weiter zum Treffen auf den Brienzersee.

Am Wochenende führten die teilnehmenden Flugzeuge – und so auch die amerikanische Cessna (wie immer an diesen Meetings) – Rundflüge für die SPAS aus. Eine entsprechende Bewilligung des BAZL zur Durchführung nicht-gewerblicher Rundflüge lag vor. Dabei flogen in der Cessna teilweise Helfer (gratis) sowie teilweise Passagiere (die Clubmitglieder der SPAS sein mussten) gegen Bezahlung mit. Die Organisation und das Einkassieren der Flugkosten übernahm der Veranstalter. Am Ende des zweitägigen Treffens händigte die SPAS dem amerikanischen Piloten für die durchgeföhrten Flüge einen Betrag von rund tausend Franken aus. Dies entsprach in etwa dem Betrag, den der Pilot vor Ort für das Nachtanken ausgegeben hatte.

Helfen Sie uns sparen!

Teilen Sie uns bitte Ihre Adressänderung mittels des Formulars «Adressberichtigung» auf unserer Website unter www.aopa.ch/go/90 mit oder direkt per E-Mail an office@aopa.ch.

Ihr AOPA-Sekretariat

Am Sonntagabend erschienen zwei Beamte der Schweizer Zollfahndung vor Ort und fragten den amerikanischen Piloten, ob er auch Rundflüge ausgeführt und dafür Geld erhalten hätte. Der Pilot schilderte den oben beschriebenen Sachverhalt wahrheitsgemäß.

Die fehlende ZAVV und die Beschlagnahmung des Flugzeuges

In der Folge beschlagnahmten die Zollbeamten die amerikanische Cessna, da mit diesem nicht in die Schweiz eingeführten Flugzeug gewerbliche Binnentransporte durchgeführt worden seien. Der amerikanische Pilot flog dann mit dem Linienflugzeug nach Spanien zurück und erschien zwei Wochen später, in Begleitung des Anwaltes, der ihm sofort vom Verband gestellt worden war, zur Einvernahme in Bern.

In der Folge erging im August 2013 der Entscheid der Zollverwaltung (Schlussprotokoll und Verfügung über die Leistungspflicht): Nachdem für das Flugzeug keine Zollanmeldung für die vorübergehende Verwendung (sogenannte ZAVV) erfolgt und dementsprechend auch keine behördliche Bewilligung zur Durchführung von gewerbsmässigen Flügen erteilt worden sei, wäre das Flugzeug nun zwingend in die Schweiz einzuführen, und der einfliegende Pilot müsse den Einfuhrzoll sowie die Mehrwertsteuer auf den Wert des Flugzeuges entrichten. Weiter wurde gegen den Piloten ein Zollstrafverfahren eröffnet.

Einfuhrkosten und Kautions

Der Einfuhrzoll für ein Flugzeug beläuft sich (aktuell) auf rund Fr. 70.– pro 100 kg Gewicht, die Mehrwertsteuer auf 8 % des Flugzeugwertes. Bei einem typischen Wasserflugzeug mit einem Gewicht von etwas über 1000 kg und einem Wert von etwas über Fr. 100 000.– belaufen sich die Kosten also total auf rund Fr. 10 000.– bis 15 000.– Bei einem grossen Businessjet können sich die entsprechenden Kosten dann auch auf 5 Millionen Franken und mehr belaufen. Durch die Hinterlegung eines Betrages in Höhe der geschätzten Zoll-, MwSt.- und Bussenkosten wurde das Flugzeug dann später wieder freigegeben.

Die Verfahren gegen den Zollbescheid

Die SPAS und der Pilot waren mit der Einschätzung der Zollverwaltung nicht einverstanden und zogen den Fall weiter, zuerst an die Oberzolldirektion und dann an das Bundesverwaltungsgericht. In beiden Verfahren musste – wie üblich – zuerst einmal ein Kostenvorschuss geleistet werden.

Für diese Verfahren wurden sie in verdankenswerter Weise von Aeroclub, von der AOPA und von der Aerosuisse finanziell unterstützt, denn auch diese Verbände wollten wissen, was Sache ist.

In den Beschwerden wurde im Wesentlichen wie folgt argumentiert:

- Die Flüge seien nicht gewerbsmäßig im Sinne des damals gültigen Artikels 100 der LFV¹ und auch nicht gewerbsmäßig im Sinne der Zollgesetzgebung.²
- Der Beitrag an die Unkosten, welchen der Pilot vom Verband erhalten hatte, decke nicht einmal die Kosten des Benzins. Somit könne

¹ Luftfahrtverordnung, SR 748.01.

² Die «Gewerbsmässigkeit» ist im Zollrecht, im Luftrecht und schliesslich auch im Mineralölsteuergesetz unterschiedlich definiert. Luftrechtlich waren die Flüge klar «private Flüge gegen Entgelt» und die Durchführung solcher Rundflüge war explizit gestattet.



- auch nicht argumentiert werden, der Pilot hätte Flüge gegen Entgelt durchgeführt, denn ein Entgelt müsse, wie der Ausdruck schon nahelegt, die tatsächlich angefallenen Kosten «entgelten».
- Selbst wenn man aber noch geltend machen wollte, dass die Flüge entgeltliche Binnenflüge dargestellt hätten, so wären diese Flüge bewilligungsfähig gewesen³ und auch bewilligt worden – genau so wie die gewerbsmässigen Flüge durch die Catalina im vorhergehenden Jahr auf dem Vierwaldstättersee (und zwar ohne dass das Flugzeug importiert werden musste); dementsprechend sei nun rückwirkend ein ZAVV auszustellen.
 - Eine Busse gegen den Piloten sei auch nicht auszufällen, habe doch der Pilot alles richtig gemacht und sich ordnungsgemäss am Zollflugplatz Lausanne-Blécherette unter Angabe seines Ziels sowie seiner Absicht (inklusive der Durchführung von Rundflügen) gemeldet.

Der Entscheid der Oberzolldirektion

Die Oberzolldirektion (OZD) bestätigte rund ein Jahr später, im September 2014, den ursprünglichen Entscheid der Zollverwaltung. Namentlich qualifizierte die OZD die Flüge als gewerbsmässige Binnentransporte, da jede Beförderung gegen (irgendein) Entgelt gemäss der Definition im Istanbul Übereinkommen⁴ als gewerbsmässiger Transport gelte. Genau darin unterscheide sich das hier massgebliche Istanbul Übereinkommen von der Luftfahrtverordnung.⁵ Weiter beschied die OZD, eine nachträgliche Ausstellung einer ZAVV bzw. eine nachträgliche Erteilung der Bewilligung zur Durchführung gewerblicher Flüge sei nicht möglich.⁶ Vielmehr hätte der Pilot das Flugzeug beim ersten Einflug anmelden und eine solche Bewilligung beantragen müssen.⁷

Der Weiterzug und der Verwaltungsgerichtsentscheid

Dieser Entscheid der OZD wurde an das Bundesverwaltungsgericht weitergezogen. Dabei wurde erneut argumentiert, ein Entgelt, welches nicht einmal die Benzinkosten decke, könne nicht dazu führen, dass ein gewerbsmässiger Transport vorliege. Wenn dem nämlich so wäre, müsste in der Konsequenz bei-

spielsweise jeder Deutsche, der in seinem Auto mit einem Kollegen oder einem erwachsenen Kind zwei Orte in der Schweiz anfährt, dieses Auto in die Schweiz einführen und die darauf entfallende Mehrwertsteuer entrichten, sollte der Beifahrer dem Fahrer beispielsweise das Mittagessen zahlen (geschweige denn, sich an den Benzinkosten beteiligen). Genau gleich gelte dies für einen Schweizer, der in seinem Auto mit einem Kollegen zwei Orte in einem europäischen Nachbarland anfährt, da das Istanbul Übereinkommen auch in allen übrigen europäischen Ländern gilt.



³ Art. 34 Abs. 4 Zollverordnung (ZV; SR 631.01); Istanbul Übereinkommen, Anlage C Art. 8 lit. a.

⁴ Istanbul Übereinkommen (SR 0.631.24), Anlage C, Art. 1.

⁵ Vgl. oben FN 2.

⁶ Art. 164 Abs. 1 Zollverordnung (ZV; SR 631.01); Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A-5078/2012, E. 9.2.3.

⁷ Art. 25 Zollgesetz (ZG; SR, 631.0); Art. 79 Abs. 1 lit. a ZG.

Weiter wurde auch geltend gemacht, dass die nachträgliche Erteilung einer Bewilligung aufgrund der Anwendung des Verhältnismässigkeitsprinzips (welchem Verfassungsrang zukommt und welches in allen Rechtsgebieten gilt) auch im Zollrecht möglich sein müsse.⁸ Diese nachträgliche Erteilung hätte vorliegend möglich sein müssen, da selbst gewerbsmässige Flüge mit der amerikanischen Cessna ohne weiteres bewilligungsfähig gewesen wären. Das Bundesverwaltungsgericht ging auf das Autobeispiel mit keinem Wort ein, sondern wiederholte in seinem Urteil vom Januar 2016⁹ an sich nur, dass jedes Entgelt einen Flug zu einem gewerbsmässigen Flug mache. Weiter führte das Bundesverwaltungsgericht aus, eine nachträgliche Bewilligung sei auf dem Gebiet des Zollrechts wegen des Selbstveranlagungsgrundsatzes nicht möglich. Mit dem angerufenen Verhältnismässigkeitsprinzip setzte es sich nicht weiter auseinander.

Der Strafbescheid

Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts wurde nicht an das Bundesgericht weitergezogen. Er ist somit rechtskräftig. In der Folge musste das Flugzeug definitiv importiert und die darauf entfallende Mehrwertsteuer entrichtet werden. Die entsprechenden Beträge wurden von den Behörden aus der geleisteten Kaution bezogen; die Gerichtskosten aus den geleisteten Vorschüssen.

Anschliessend erging dann im April 2016 auch noch der Strafbescheid an den Piloten. Er wurde mit Fr. 1500.– gebüsst, zuzüglich Fr. 300.– Spruchgebühr, weil er mit einem nicht eingeführten Wasserflugzeug gewerbsmässige Flüge durchgeführt hatte. Die Busse und die Verfahrenskosten wurden wiederum aus der Kaution bezogen. Im Juli dieses Jahres [2016] erfolgte die Rückerstattung des zu viel hinterlegten Restbetrages.

Und die Lehren aus diesem und weiteren Fällen:

- ✓ Lassen Sie sich, wenn Sie mit irgendeinem Transportmittel, sei es Auto, Schiff oder gar Flugzeug, im Ausland unterwegs sind, weder in irgendeiner Form bezahlen noch zu irgendetwas einladen – Sie riskieren sonst, gewerbsmässige Transporte durchgeführt zu haben, das Transportmittel entsprechend einführen und die darauf entfallende Mehrwertsteuer bezahlen zu müssen. Denn nach Ansicht der Gerichte macht (zollrechtlich) jedes Entgelt den Transport zu einem gewerbsmässigen Transport und eine nachträgliche Bewilligung ist nicht möglich. Bei einem teureren Mittelklassewagen und den Mehrwertsteuersätzen im europäischen Ausland kann das rasch Fr. 20 000.– und mehr ausmachen. Dazu kommt dann noch die entsprechende Busse.
- ✓ Fliegen Sie nie mit einem (am Landeort nicht verzollten) ausländischen Flugzeug über einen Nicht-zollflugplatz in ein Land ein (also nicht mit einem Flugzeug aus dem Land A ins Land B). Sie riskieren sonst, das Flugzeug wegen fehlender Zollanmeldung einführen zu müssen.¹⁰ Dies gilt nicht nur für Flüge in die Schweiz, sondern auch wenn jemand mit Schweizer Wohnsitz z. B. nach Deutschland fliegt. Beachten Sie, dass dies auch für Einflüge über einen Flugplatz mit einer speziellen Vereinbarung¹¹ (sogenannter «Flugplatz mit tolerierter Verkehr») gilt, über den Sie mit einem (verzollten) Flugzeug und ohne Waren nach entsprechender Anmeldung aus dem Ausland einfliegen dürften. Das unverzollte Flugzeug gilt als Ware.

⁸ Dies ist zum Beispiel im Baurecht der Fall: Eine nicht baubewilligungskonforme Baute muss nämlich nicht einfach abgerissen werden. Vielmehr wird zuerst geprüft, ob die erstellte Baute bewilligt werden kann. Wenn dies der Fall ist, so wird die Bewilligung nachträglich erteilt. Sogar wenn die erstellte Baute nicht bewilligt werden kann, findet eine Prüfung der Verhältnismässigkeit statt, bevor ein Abrissbefehl erteilt wird.

⁹ Urteil A-5962/2014.

¹⁰ Konsequenterweise müsste dasselbe bei anderen Transportmitteln gelten – wobei die Zollbehörden bei Autos und namentlich bei Mietautos offenbar eine grosszügigere Praxis haben.

¹¹ Gestützt auf Art. 42 ZG.

- ✓ Denken Sie daran, dass solche Flüge aufgrund der Flugpläne, des Flugreisebuches und des Flugbuches des Piloten auch noch Jahre später festgestellt und verfolgt werden können.
- ✓ Benutzen Sie nie ein im Ausland immatrikulierte Flug- oder Fahrzeug in ihrem Wohnsitzstaat, ohne sich spätestens beim Einflug bzw. der Grenzüberfahrt bei den Zollbehörden zu melden und nach den Formalitäten zu fragen, die sie erfüllen müssen. Versäumen Sie dies, so verhält sich dies gleich, wie wenn Sie mit Waren über dem Freibetrag durch die grüne Zollabfertigungsline gehen: Wenn sie danach angehalten werden, werden Sie wegen versuchten Schmuggels bestraft. Achten Sie darauf, dass Sie Ihre Anmeldung und die erhaltene Auskunft auch dokumentenmäßig belegen können. Dies gilt immer, wenn Sie als Eigentümer oder Mieter im Flugzeug sitzen, unabhängig ob Sie Passagier oder Pilot sind.
- ✓ Mit einem ausländischen Flugzeug dürfen Sie – bei Vorliegen einer ZAVV – maximal zwölf Mal pro Jahr in die Schweiz einfliegen, vorausgesetzt, Sie verlassen die Schweiz innert drei Tagen wieder. Binnenflüge sind nicht gestattet. Denken Sie daran: Eine ZAVV erhalten Sie nur auf Flugplätzen, die Warenzoll durchführen können. Daher ist es weise, sich bei der Benutzung ausländischer Transportmittel vorläufig beim Zoll zu erkundigen, ob und unter welchen Formalitäten eine solche Benutzung durch Sie möglich ist. **Autor: RA Dr. Philipp Perren, Nobel & Hug, Zürich, AOPA-Mitglied**



Ergänzende Bemerkungen der AOPA Switzerland

Hjk – Innerhalb des Vorstandes haben wir ausführlich darüber diskutiert, ob Veranstalter und/oder Gastgeber von fliegerischen Anlässen nicht bereits bei deren Vorbereitung dieser teilweise neu aufgekommenen Zollproblematik ganz besondere Aufmerksamkeit schenken sollten. Das schliesst die direkten Abklärungen und Kontakte bei den entsprechenden Behörden (wie Zoll etc.) ein. Für ausländische Teilnehmer ist es nämlich in sehr vielen Fällen kaum machbar, sich bei den schweizerischen Behörden und deren Gesetzesdschungel zurechtzufinden. Das erstreckt sich selbstverständlich auch auf die Betreuung nach einem allfälligen Vorfall, wo die Piloten nicht im Stich gelassen werden dürfen. Deshalb hat hier auch die AOPA Switzerland aktiv mitgeholfen, eine Lösung zu finden.

Dem AIP nicht blindlings vertrauen

AOPA-CEO Philippe Hauser weist darauf hin, dass wir in Anbetracht der aktuellen Zollthematik in Deutschland mit HB-Flugzeugen eine weitere Lehre aus diesem und weiteren Fällen ziehen sollten. Er formuliert sie so: «Trauen Sie den Angaben im AIP in Sachen Zollflugplätze nicht blindlings, sondern vergewissern Sie sich beim Zoll des entsprechenden Landes, ob die Ausführungen im AIP denn so auch stimmen.» Eine ebenso unerklärliche wie bedenkliche Tatsache ist nämlich, dass im AIP publizierte Angaben von den deutschen Zollbehörden derzeit nicht anerkannt werden. Es ist uns auf Grund weiterer Fälle bekannt, dass es auch Probleme mit dem Zoll geben kann, wenn zwischen Einträgen im AIP und der Interpretation der Zollbehörden scheinbare oder tatsächliche Diskrepanzen bestehen. Zwei AOPA-Mitglieder und ein Pilot, der nachträglich bedauerte, nicht Mitglied bei uns zu sein, mussten dies leider in letzter Zeit selber erleben. Wir berichten in der nächsten Ausgabe über diese Fälle und nehmen bis dahin auch gerne die Meinungen unserer Leserschaft zu diesem Thema entgegen.