

Schiffbruch mit Selbstimport?

Deregulierung heisst das eine Zauberwort, Cassis-de-Dijon-Prinzip das andere. Die laufende Annäherung der Schweiz an die EU macht auch vor der nautischen Branche nicht Halt. Trotzdem – oder gerade deshalb – sind Import und Zulassung von Booten aus dem Ausland nach wie vor ein komplexes Thema.



DPP/Mark Lloyd

TEXT: LORI SCHÜPBACH

Mit seinem Urteil vom 20. Februar 1979 – das Cassis-de-Dijon-Prinzip feiert also demnächst tatsächlich seinen 30. Geburtstag – hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in der Rechtssache 120/78 (die Kölner Rewe-Zentral AG gegen die Bundesmonopolverwaltung für Branntwein) einen wegweisenden Entscheid gefällt. Dieser beruht auf Art. 28 des EG-Vertrages und hat für dessen Auslegung Massstäbe gesetzt. Der Artikel 28 regelt die sogenannte Warenverkehrsfreiheit und lautet wie folgt: «Mengenmässige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Massnahmen gleicher Wirkung sind zwischen den Mitgliedstaaten verboten.» Die Interpretation des EG-Gerichtes verlangt also eine gegenseitige Anerkennung von im Ergebnis gleichwertigen, jedoch unterschiedlich ausgestalteten Regelungen.

Auch wenn sich diese Ausführungen auf EU-Recht beziehen – die Schweiz ist davon ebenfalls betroffen. Zuletzt liess der Bundesrat beispielsweise die eben erst revidierte Binnenschiffahrtsverordnung BSV auf ihre Europatauglichkeit prüfen. Und auch beim Import von Booten hat das Cassis-de-Dijon-Prinzip gewisse Erleichterungen bewirkt. Dass es für Privatpersonen trotzdem nicht ganz einfach ist, ein im Ausland gekauftes Boot in der Schweiz zu immatrikulieren, hat grundsätzlich mit zwei Faktoren zu tun: Erstens ist der problemlose Import eines Bootes noch kein Hinweis darauf, dass dieses in der Schweiz ebenso problemlos zugelassen werden kann und zweitens bilden Boot und Motor keine Einheit, sondern unterliegen verschiedenen Bestimmungen.

Import ≠ Zulassung

Immer wieder wird vermutet und zum Teil sogar von Fachmedien so suggeriert, dass mit dem Import eines Bootes die grössten Klippen umschiffet seien. Dem ist aber nicht so – im Gegenteil: Hier fangen die Schwierigkeiten erst an. Während es beim Import nur auf das Ursprungsland und den Wert des Bootes als Ganzes ankommt, haben bei der Immatrikulation das Boot und der Motor verschiedene Anforderungen zu erfüllen.

«Ich erhalte häufig Anfragen von verzweifelten Bootbesitzern, die ein selber importiertes Boot nicht einlösen können und darum beim Bootbauer-Verband Rat suchen», sagt David Clavadetscher, Geschäftsführer des Schweizerischen Bootbauer-Verbandes (SBV). «Auf die Frage, was es denn zur Zulassung noch brauche, lautet meine lakonische Antwort jeweils: «Gute Nerven.»»

Der Reihe nach: Beim Import eines Bootes ist zuerst einmal dessen Herkunft relevant. Stammt es aus einem EU- oder Efta-Staat, oder einem Land, mit dem die Schweiz ein Freihandelsabkommen vereinbart hat (www.ezv.admin.ch/dokumentation), muss kein Zoll bezahlt werden. Allerdings gilt diese Regelung nur, wenn ein Ursprungsnachweis (Wareverkehrsbescheinigung EUR.1) vorgewiesen werden kann. In allen anderen Fällen ist ein Zoll geschuldet, der sich nach Art, Material und Beschaffenheit der Ware, also des Bootes, richtet. Als eine Richtgrösse für Yachten und andere Vergnügungs- und Sportboote gilt: 45 Franken je 100 Kilogramm Bruttogewicht.

Beim Import immer entrichtet werden muss die Mehrwertsteuer von 7,6 Prozent des Warenwertes. Letzterer rechnet sich ohne die ausländische Verkaufssteuer, jedoch inklusive Verpackungs-, Fracht-, Versicherungs-, Verzollungskosten usw. bis zum ersten Bestimmungsort in der Schweiz. Trotzdem: Bei einem Mehrwertsteuer-Satz von beispielsweise 19 Prozent in Deutschland, bleiben unter dem Strich doch gut 10 Prozent Einsparung. Allerdings auch nur, wenn die im Ausland bezahlte Steuer wirklich zurück gefordert werden kann.

Konformitätserklärung

Um das selber importierte Boot auf Schweizer Gewässern auch fahren zu können, muss es eingelöst werden. Um dies zu bewerkstelligen, muss grundsätzlich eine Konformitätserklärung gemäss Art. 148j BSV (respektive Anhang I/Teil A der EG-Richtlinie) vorgelegt werden. Fehlt diese, bleibt das Boot an Land – bis die Erklärung eingereicht werden kann, oder bis von einer berechtigten Person («Notified Body») eine aufwändige Nachzertifizierung vorgenommen wurde (Kosten: mehrere tausend Franken). Die Zulassung erfolgt dann als Sportboot gemäss Sportboot Richtlinie 94/25/EG.



LOS

Einzigste Ausnahme: Handelt es sich um ein Occasionsboot, welches «nachweislich vor dem 1. Mai 2001 erstmals in Betrieb genommen wurde», ist gemäss Rundschreiben Nr. 29-3 des Bundesamtes für Verkehr BAV (www.bav.admin.ch/dokumentation/grundlagen) eine Prüfung und Immatrikulation als Vergnügungsschiff nach den einschlägigen Bestimmungen der BSV möglich.

Noch Fragen? Wer es bis hier geschafft hat, wird wohl auch die letzte Hürde noch überwinden...

EU-Motor

Egal, wie alt das importierte Boot ist: Falls vorhanden, muss auch der Motor gewisse Anforderungen erfüllen, bevor die Zulassung erfolgen kann. Das Gleiche gilt übrigens sinngemäss für selber importierte Aussenbordmotoren.

Handelt es sich um einen neuen Motor, ist die Situation klar: Erlaubt sind EU-Motoren, welche über eine

Konformitätserklärung gemäss der erweiterten Sportboot Richtlinie 94/25/EG verfügen. Occasionsmotoren, die nicht CE-zertifiziert sind, müssen gemäss Abgasvorschriften für Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern SAV typengeprüft sein und die Abgasvorschriften nach SAV 1 erfüllen.

Neu müssen zudem seit dem 1. Juni 2007 sämtliche Motoren über ein Abgaswartungsdokument verfügen. Dieses wird im Normalfall vom Motorenimporteur oder einem zugelassenen Betrieb (siehe www.vks.ch, Publikationen) ausgestellt. Da es sich hier um eine nur in der Schweiz gültige Vorschrift



ZVG



DPP/Mark Lloyd

Frage an Radio Eriwan: «Ich habe ein Boot vorschriftsgemäss importiert, nun wollen es die Behörden wegen fehlender Papiere aber nicht immatrikulieren. Was soll ich tun?»
Antwort: «Stellen Sie das Boot in Ihren Garten und erfreuen Sie sich daran.»

handelt, muss das Abgaswartungsdokument bei einem importierten Boot (respektive Motor) in jedem Fall nachträglich beschafft und bei der Zulassung vorgelegt werden. Da der Termin für die periodische Abgasnachuntersuchung anhand dieses Dokuments festgelegt wird, ist eine spätere Einreichung dieses Dokumentes nicht möglich.

Ungeachtet aller Normen und Zertifikate muss auch noch sichergestellt sein, dass die Lärmvorschriften eingehalten werden. Vor allem bei grösseren Motoren könnte hier ein Problem auftauchen, weil der entsprechende Grenzwert in der Schweiz mit 72 dB tiefer angesetzt ist als in der EU...

Gewährleistung und Garantie

Ein letztes Problem, das hier nur kurz angeschnitten werden soll, taucht hoffentlich nie auf: Was tun, wenn

das importierte und immatrikulierte Boot einen Gewährleistungs- oder Garantie-Schaden hat? In einem solchen Fall kommt es auf zwei Aspekte an: Erstens, was der eigentliche Kaufvertrag in einem solchen Fall vorsieht und zweitens, ob für das entsprechende Boot

(oder den Motor) ein autorisierter Händler in der Schweiz zuständig ist. Im besten Fall kann ein solcher Händler den Schaden ohne weiteren Aufwand beheben. Allerdings wird er sich wohl nicht gerade um den Auftrag reissen, wenn er erfährt, dass das Boot (oder der Motor) selber importiert wurde. Im schlechtesten Fall kann es sein, dass der die Gewährleistung oder Garantie schuldende Betrieb verlangt, dass das Boot (oder der Motor) zwecks Abklärung der Situation zu ihm zurück gebracht wird. Und spätestens dann ist klar, dass der Selbstimport Schiffbruch erlitten hat.

Frage an Radio Eriwan: «Mein selber importiertes Boot hat einen Garantie-Schaden. Nun gibt es hierzulande keinen autorisierten Händler...» Antwort: «Pech gehabt.»



DPP/Jacques Vapillon

Ruedi Hilber