Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

2C 25/2017

Urteil vom 17. September 2018

II. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Zünd, präsidierendes Mitglied,
Bundesrichterin Aubry Girardin,
Bundesrichter Stadelmann,
Gerichtsschreiber Quinto.

Verfahrensbeteiligte
A._____ AG,
Beschwerdeführerin, vertreten durch
Rechtsanwältin Dr. Simone Egeler Bernasconi,

gegen

Oberzolldirektion (OZD), Hauptabteilung Verfahren und Betrieb.

Gegenstand
Nachforderung, Zollbehandlung eines Luftfahrzeuges,

Beschwerde gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I, vom 10. November 2016 (A-825/2016).

Sachverhalt:

A.

A.a. Die A._____ AG (nachfolgend: Holding) mit Sitz in der Schweiz, welche unter anderem die Beteiligung an Luftfahrtunternehmen und den Erwerb von Flugzeugen bezweckt, war bis Dezember 2014 Eigentümerin eines Flugzeugs des Typs Cessna xx (nachfolgend: Flugzeug). Den Betrieb dieses in der Schweiz unverzollten Flugzeugs, welches bereits vorher zur gewerblichen Nutzung vermietet war, übertrug sie mit "Aircraft Management Agreement" vom 22. Oktober 2013 neu zur gewerblichen Nutzung auf die österreichische Betreibergesellschaft B._____ GmbH mit Sitz in Österreich, welche das Flugzeug auf ihren Namen als Halterin im österreichischen Luftfahrzeugregister registrieren liess. Die B._____ GmbH war gemäss dem genannten Vertrag verpflichtet, das Flugzeug als Operator in möglichst grossem Umfang an Dritte zu verchartern ("Third-Party Charter"), unter Vorbehalt der Nutzung durch die Holding bzw. den "Owner" ("Owner-Charter"). Die B._____ GmbH schuldete der Holding für Third-Party Charterflüge eine Entschädigung pro Flugstunde, während die Holding bzw. der Owner der B._____ GmbH eine Entschädigung für Owner-Charterflüge pro Flugstunde sowie für die Crew und weitere Kosten zu entrichten hatte. Faktisch hatte die Holding gemäss eigenen Angaben kein Vorrecht gegenüber Third-Party Charterflügen. Alleinaktionär und einziger Verwaltungsrat der Holding mit alleiniger Zeichnungsberechtigung war im relevanten Zeitraum C._____ mit Wohnsitz in der Schweiz.

A.b. Das Flugzeug wurde 2013 zu 95 % und 2014 (bis 4. Dezember 2014) zu 89 % für Third-Party Charterflüge und folglich nur in geringem Umfang für Owner-Charterflüge verwendet. In Bezug auf letztere handelte

es sich um Flüge von C._____ von der Schweiz ins Ausland. Am 8. März 2014 fand jedoch ein Owner-Charterflug von U._____ nach V._____ statt. Die Owner-Charterflüge, so auch der vorgenannte Flug, wurden jeweils der Holding in Rechnung gestellt. Letztere wiederum belastete den Rechnungsbetrag in ihrer Buchhaltung dem "Kontokorrent" (Konto yy) des Alleinaktionärs. Per 2. Dezember 2014 wurde das Flugzeug von der Holding für USD 4.4 Mio. verkauft.

B.
Mit Entscheid vom 8. Januar 2016 erwog die Oberzolldirektion, dass der Flug vom 8. März 2014 einen grundsätzlich unzulässigen Binnenflug im Zollgebiet darstelle, wobei die Voraussetzungen für eine Ausnahme nicht erfüllt seien, sodass eine Einfuhr des (unverzollten) Flugzeugs ins schweizerische Zollgebiet bzw. in die Schweiz stattgefunden habe. Die Holding wurde als Zollschuldnerin festgelegt und ihr wurden neben einem Zollbetrag zuzüglich Verzugszinsen eine Einfuhrsteuer bzw. Mehrwertsteuer von 8 % auf dem Wert des Flugzeugs (USD 5.5 Mio., umgerechnet Fr. 5'409'085.–; zuzüglich Überführungskosten, Zoll und Verzugszins für Zoll) im Betrag von Fr. 433'004.50 sowie Verzugszinsen auferlegt. Die dagegen erhobene Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht wurde mit Urteil vom 10. November 2016 insofern teilweise gutheissen, als die Verzugszinsen reduziert wurden (späterer Beginn und früheres Ende des Zinsenlaufes), in der Hauptsache jedoch abgewiesen.

C.
Mit Eingabe vom 9. Januar 2017 erhebt die Holding (Beschwerdeführerin) Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht. Sie beantragt die Aufhebung des vorinstanzlichen Urteils. Eventualiter wird unter Aufhebung des vorinstanzlichen Urteils die Begrenzung der Abgabepflicht auf die Zollabgabe und die Mehrwertsteuer auf dem Entgelt für den Binnenflug vom 8. März 2014 (statt dem Flugzeugwert) beantragt. Sinngemäss wird zudem subeventualiter die Senkung des Flugzeugwertes als Basiswert für die Einfuhrsteuer von Fr. 5'409'085.– auf Fr. 4'203'560.– und damit die Reduktion der Einfuhrsteuer beantragt. Sämtliche Anträge werden unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Gegenseite gestellt.
Die Oberzolldirektion beantragt in ihrer Vernehmlassung vom 9. Februar 2017 die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Die Beschwerdeführerin hat mit Eingabe vom 24. Februar 2017 repliziert.

Erwägungen:

1.
Beim angefochtenen Urteil handelt es sich um einen Endentscheid des Bundesverwaltungsgerichts in einer öffentlich-rechtlichen Angelegenheit (Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. a, Art. 90 BGG). Die Ausnahme von Art. 83 lit. l BGG greift nicht. Die Beschwerdeführerin ist zur Beschwerde berechtigt (Art. 89 Abs. 1 BGG), weshalb auf letztere einzutreten ist.

2.

2.1. Das Bundesgericht wendet das Recht von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG), prüft jedoch unter Berücksichtigung der allgemeinen Rüge- und Begründungspflicht (Art. 42 Abs. 1 und 2 BGG) nur die geltend gemachten Rechtsverletzungen, sofern rechtliche Mängel nicht geradezu offensichtlich sind (BGE 142 I 135 E. 1.5 S. 144). In Bezug auf die Verletzung von Grundrechten gilt eine qualifizierte Rüge- und Substanziierungspflicht (Art. 106 Abs. 2 BGG; BGE 139 I 229 E. 2.2 S. 232; 136 II 304 E. 2.5 S. 314). Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Eine Berichtigung oder Ergänzung der vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellungen ist von Amtes wegen (Art. 105 Abs. 2 BGG) oder auf Rüge hin (Art. 97 Abs. 1 BGG) möglich. Von den tatsächlichen Grundlagen des vorinstanzlichen Urteils weicht das Bundesgericht jedoch nur ab, wenn diese offensichtlich unrichtig sind oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruhen und die Behebung des Mangels für den Verfahrensausgang entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG; BGE 142 I 135 E. 1.6 S. 144 f.).

2.2. Zur Sachverhaltsfeststellung gehört auch die auf Indizien gestützte Beweiswürdigung. Die Sachverhaltsfeststellung bzw. Beweiswürdigung erweist sich als willkürlich gemäss Art. 9 BV, wenn sie offensichtlich un-

haltbar oder aktenwidrig ist, wenn das Gericht Sinn und Tragweite eines Beweismittels offensichtlich verkannt hat, wenn es ohne sachlichen Grund ein wichtiges und entscheidwesentliches Beweismittel unberücksichtigt gelassen oder wenn es auf der Grundlage der festgestellten Tatsachen unhaltbare Schlussfolgerungen gezogen hat (BGE 140 III 264 E. 2.3 S. 265 f.; Urteil 2C 1072/2014 vom 9. Juli 2015 E. 1.4, Urteil 2C 310/2014 vom 25. November 2014 E. 1.2). Eine entsprechende Rüge ist substanziiert vorzubringen; auf rein appellatorische Kritik an der Sachverhaltsfeststellung bzw. Beweiswürdigung geht das Gericht nicht ein (BGE 140 III 264 E. 2.3 S. 266; 139 II 404 E. 10.1 S. 444 f.).

3.

3.1. Die Beschwerdeführerin rügt primär eine willkürliche Sachverhaltsfeststellung bzw. Beweiswürdigung und eine Verletzung von Art. 70 des Zollgesetzes vom 18. März 2005 (ZG; SR 631.0). Sie macht geltend, sie sei nicht Zollschuldnerin für die erhobenen Abgaben bzw. nicht solidarisch leistungspflichtig für den veranschlagten Zoll und die Einfuhrsteuer. Zollschuldner und damit auch leistungspflichtig für die Einfuhrsteuer sei ausschliesslich C._____. Dieser habe entgegen der vorinstanzlichen Beweiswürdigung die Einfuhr des Flugzeugs tatsächlich veranlasst und sei als Privatperson und nicht als Organ der Beschwerdeführerin Auftraggeber des Binnenfluges gewesen. Andernfalls wäre der Binnenflug nicht seinem Aktionärskontokorrent belastet worden. Bei richtiger Rechtsanwendung von Art. 70 ZG könne die Beschwerdeführerin zudem nicht als Auftraggeberin und damit als Zollschuldnerin qualifiziert werden.

3.2. Die Vorinstanz hat primär aus dem Umstand, dass der Flug vom 8. März 2014 in der Aufstellung der Flugstunden als Owner-Charterflug aufgeführt ist und dieser Flug der Beschwerdeführerin in Rechnung gestellt wurde, geschlossen, dass Auftraggeberin des Fluges in tatsächlicher Hinsicht die Beschwerdeführerin und nicht C._____ war. Es wäre gemäss Vorinstanz zwar durchaus plausibel, dass C._____ die B._____ GmbH zwecks Flugbuchung direkt kontaktiert habe, doch komme es darauf an, in welcher Funktion er dies getan habe. Da er einziger Verwaltungsrat der Beschwerdeführerin sei, in dieser Funktion auch das Aircraft Management Agreement mit der B._____ GmbH unterzeichnet und ausserdem ohne Weiteres eine auf ihn persönlich ausgestellte Rechnung hätte verlangen können, sei es naheliegend, dass er wenn dann den Flug als Organ der Beschwerdeführerin gebucht habe.
Entgegen der Beschwerdeführerin sind die Aufführung des Fluges in der Flugstundenübersicht als Owner-Charterflug und die Ausstellung der Rechnung auf die Beschwerdeführerin gewichtige Indizien für die genannte Schlussfolgerung. Die entsprechende Aufführung ist im übrigen kein Ausnahmefall, sondern auch andere, von C._____ ins Ausland unternommene Flüge sind als Owner-Charterflug und nicht als Third-Party Charterflug aufgelistet. Der Einwand der Beschwerdeführerin, dass nicht sie, sondern die B._____ GmbH die Flugstundenübersicht erstellt habe, steht der genannten Schlussfolgerung nicht entgegen. Im Gegenteil folgt daraus, dass die B._____ GmbH, welche die Flugbuchungen als Operator aufnahm, die betroffene Buchung als solche des Owners, also der Beschwerdeführerin, und nicht als solche der Privatperson C._____ auffasste. Die B._____ GmbH war ausserdem gemäss Ziff. 1.10 Aircraft Management Agreement gehalten, in der Flugstundenübersicht jeweils zwischen Third-Party Charterflügen und Owner-Charterflügen zu unterscheiden. Der Grund dafür lag darin, dass gemäss genanntem Agreement die Owner-Charterflüge vom Owner zu bezahlen sind und die entsprechenden Fees festgelegt sind (vgl. Exhibit C Aircraft Management Agreement).
So wurde auch der Flug vom 8. März 2014 als Owner-Charterflug zu den entsprechenden Fees der Beschwerdeführerin in Rechnung gestellt. Wie hoch die Fees sind, welche eine Drittpartei der B._____ GmbH zu bezahlen hat, ergibt sich dagegen nicht aus dem Aircraft Management Agreement und scheint alleine Sache der B._____ GmbH als Betreiberin des Flugzeugs zu sein. Hätte C._____ den Flug vom 8. März 2014 als Privatperson in Auftrag gegeben, wäre dieser als Third-Party Charterflug aufgeführt worden und ausserdem nicht der Beschwerdeführerin zu den vertraglich festgelegten Fees für Owner-Charterflüge in Rechnung gestellt worden. Der Umstand, dass die entsprechenden Flugkosten dem Aktionärskonto von C._____ bei der Beschwerdeführerin belastet wurden, ändert daran nichts. Dabei handelt es sich um einen internen Vorgang der Beschwerdeführerin, der nicht ausschliesst, dass im Aussenverhältnis gegenüber der B._____ GmbH der Flug von der Beschwerdeführerin bzw. von C._____ als Organ der Beschwerdeführerin in Auftrag gegeben wurde. Die vorinstanzliche Beweiswürdigung, wonach in tatsächlicher Hinsicht die Beschwerdeführerin Auftraggeberin des Binnenfluges vom 8. März 2014 war, ist somit nicht offensichtlich unhaltbar, sondern

bundesrechtskonform.

3.3. Zollschuldnerin ist gemäss Art. 70 Abs. 2 ZG, wer Waren über die Zollgrenze bringt oder bringen lässt (lit. a), wer zur Zollanmeldung verpflichtet oder damit beauftragt ist (lit. b) oder auf wessen Rechnung die Waren ein- oder ausgeführt werden (lit. c). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist der Begriff der Zollschuldnerin vom Gesetzgeber weit gefasst und er wird zudem weit ausgelegt, um die Einbringlichkeit der Zollforderung sicherzustellen und Lücken zu vermeiden (Urteile 2C 912/2015 vom 20. September 2016 E. 5.3; 2C 420/2013 vom 4. Juli 2014 E. 3.4). Art. 70 Abs. 2 lit. a ZG umfasst gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch die Auftraggeberin der Einfuhr. Entgegen der Beschwerdeführerin würde zudem selbst der Umstand, dass C._____ den Flug direkt gebucht und damit tatsächlich veranlasst hat, den Kreis der Zollschuldner nicht auf ihn beschränken. Dass gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung (auch) der Begriff der Auftraggeberin weit interpretiert und selbst natürliche Personen, welche die Einfuhr tatsächlich veranlasst haben, als solidarisch haftende Zollschuldner qualifiziert werden können, bedeutet umgekehrt nicht, dass nicht auch juristische Personen, welche als Auftraggeber aufgetreten sind,
beispielsweise durch das Handeln ihrer Organe, als Zollschuldner qualifiziert werden können. Zollschuldnerin ist vielmehr in jedem Fall die zivilrechtliche Auftraggeberin, insbesondere die juristische Person, welche den Auftrag erteilt hat (Urteile 2C 912/2015 vom 20. September 2016 E. 5.2 und 5.3 mit Hinweisen; 2C 420/2013 vom 4. Juli 2014 E. 3.4 und 3.5 mit Hinweisen). Vorliegend ist die Beschwerdeführerin zollrechtlich Auftraggeberin der Einfuhr des Flugzeugs und damit Zollschuldnerin im Sinne von Art. 70 Abs. 2 lit. a ZG, da der Binnenflug vom 8. März 2014 in ihrem Namen gebucht wurde und sie damit die Einfuhr bei der B._____ GmbH in Auftrag gegeben hat. Die Vorinstanz hat somit Art. 70 Abs. 2 ZG korrekt angewendet.

4.

4.1. Weiter rügt die Beschwerdeführerin im Rahmen des Eventualantrags sinngemäss die fehlerhafte Rechtsanwendung von Art. 52 ff. des Bundesgesetzes über die Mehrwertsteuer vom 12. Juni 2009 (MWSTG; SR 641.20). Mit dem Binnenflug vom 8. März 2014 sei nicht die Verfügungsmacht über das Flugzeug von B._____ GmbH auf die Beschwerdeführerin übertragen worden. Vielmehr sei die Verfügungsmacht bei der B._____ GmbH verblieben und Steuerobjekt sei deshalb nur die Überlassung zum Gebrauch des Flugzeugs (inkl. Piloten- und Crewdienstleistung) für den Flug von U._____ nach V._____ bzw. eine Personenbeförderungsdienstleistung im Sinne von Art. 23 Abs. 2 Ziff. 7 MWSTG i.V.m. Art. 6 Mehrwertsteuerverordnung vom 27. November 2009 (MWSTV; SR 641.201). Der Mehrwertsteuer unterliege nur der auf das Inland entfallende Streckenanteil bzw. das der Beschwerdeführerin für den genannten Binnenflug in Rechnung gestellte Entgelt und nicht der Marktwert des Flugzeugs.

4.2. Die Einfuhrsteuerpflicht knüpft an die Qualifikation als Zollschuldnerin an (Art. 51 Abs. 1 MWSTG i.V.m. Art. 70 Abs. 2 ZG; Urteil 2C 420/2013 vom 4. Juli 2014 E. 2). Die Beschwerdeführerin ist deshalb Einfuhrsteuerpflichtige. Es fragt sich demnach lediglich, ob eine Ausnahme von der zollpflichtigen Einfuhr und damit Einfuhrsteuer vorliegt. Gemäss Art. 7 ZG sind Waren, die ins schweizerische Zollgebiet verbracht werden, zollpflichtig. Jedoch kann der Bundesrat laut Art. 9 Abs. 1 ZG vorsehen, dass ausländische Waren zur vorübergehenden Verwendung im Zollgebiet unter teilweiser oder vollständiger Befreiung von den Einfuhrzollabgaben eingeführt werden können. Gemäss Art. 2 Abs. 1 ZG bleiben völkerrechtliche Verträge vorbehalten. Vorliegend relevant ist das in Istanbul abgeschlossene Übereinkommen über die vorübergehende Verwendung vom 26. Juni 1990 (sog. Istanbul-Übereinkommen [nachfolgend: IÜ]; SR 0.631.24), welches Beförderungsmittel inkl. Flugzeuge einschliesst (Art. 1 lit. a i.V.m. Art. 1 lit. a Anlage C IÜ). Als vorübergehende Verwendung gilt zusammenfassend das Zollverfahren, nach dem bestimmte Waren (einschliesslich Beförderungsmittel) unter Aussetzung der Eingangsabgaben für einen bestimmten Zweck in ein Zollgebiet
verbracht werden dürfen, um innerhalb einer bestimmten Frist und in unverändertem Zustand wieder ausgeführt zu werden (Art. 1 lit. a IÜ). Als Eingangsabgaben zu betrachten sind sodann gemäss Art. 1 lit. b IÜ neben den Zollabgaben auch die anderen Abgaben und Steuern, so namentlich die im MWSTG geregelte Einfuhrsteuer (Urteil 2C 1049/2011 vom 18. Juli 2012 E. 3.2 mit Hinweisen).
Vorliegend wurde das Flugzeug unbestrittenermassen gewerblich verwendet. Die Vorinstanz hat erwogen, dass die grundsätzlichen Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme der Erleichterungen des IÜ gemäss Art. 5 lit.

a Anlage C IÜ erfüllt sind. Beim Flug vom 8. März 2014 habe es sich jedoch um einen Binnenflug gehandelt, der nach IÜ von einem Vertragsstaat sogar gänzlich verboten werden könne (Art. 8 lit. a IÜ). Die schweizerische Regelung sei allerdings weniger restriktiv und erlaube die Bewilligung der vorübergehenden Verwendung selbst für Binnentransporte, wenn der Gesuchsteller nachweise, dass keine entsprechenden inländischen Beförderungsmittel zur Verfügung stehen und die ausländischen Beförderungsmittel nur für eine kurze Dauer benützt werden sollen (Art. 34 Abs. 4 lit. a Zollverordnung vom 1. November 2006 [ZV; SR 631.01]). Der Bewilligung sei bei immatrikulierten Beförderungsmitteln, für welche gemäss Art. 6 Anlage C IÜ weder die Vorlage eines Zollpapiers noch eine Sicherheitsleistung verlangt werde, mittels mündlicher Zollanmeldung Genüge getan (Art. 25 Abs. 1 lit. b Zollverordnung der EZV [Eidgenössischen Zollverwaltung]vom 4. April 2007 [ZV-EZV; SR 631.013]). Eine solche bzw. eine Bewilligung liege jedoch nicht vor,
weshalb die Erleichterung der vorübergehenden Verwendung nicht zur Anwendung komme.
Die Beschwerdeführerin hat vorliegend weder behauptet noch geltend gemacht, dass in Bezug auf die vorübergehende Verwendung Völkerrecht oder Bundesrecht verletzt wurde, sondern zugestanden, dass der Binnenflug von U._____ nach V._____ ohne vorgängige Bewilligung erfolgte und kein Sachverhalt der "vorübergehenden Einfuhr ausländischer Beförderungsmittel" vorliege. Die vorinstanzliche Anwendung von Art. 50 ff. MWSTG betreffend Einfuhrsteuerpflicht erweist sich somit als bundesrechtskonform.

5.

5.1. Zwecks Festlegung der Einfuhrsteuer hat die Vorinstanz als Bemessungsgrundlage den Marktwert des Flugzeugs zum Zeitpunkt der Einfuhr, sprich per 8. März 2014, geschätzt, unter Berücksichtigung des Umrechnungskurses am letzten Börsentag vor der Einfuhr (7. März 2014; Art. 54 Abs. 1 lit. g i.V.m. Art. 54 Abs. 4 MWSTG; Art. 54 Abs. 5 i.V.m. Art. 56 Abs. 1 MWSTG und Art. 69 lit. c ZG). Sie hat diesbezüglich den Marktwert gemäss "Aircraft Management Agreement" vom 22. Oktober 2013, Anhang B von USD 5.5 Mio., nicht jedoch den Verkaufspreis vom 2. Dezember 2014von USD 4.4 Mio. herangezogen. Die Beschwerdeführerin rügt diese Schätzung im Sinne eines Subeventualantrages als offensichtlich fehlerhaft und willkürlich. Es sei nicht berücksichtigt worden, dass das Flugzeug 8.5 Monate nach der Einfuhr zu einem Preis von USD 4.4 Mio. verkauft worden sei, welcher dem Marktwert entspreche. Heranzuziehen sei primär der Mittelwert gemäss "Bluebook" des Flugzeugs, sprich der Wert zwischen Retailpreis und Wholesalepreis, der zu einem Marktwert von höchstens USD 4'876'400.– bzw. Fr. 4'332'340.– führe. Diesbezüglich legt die Beschwerdeführerin vor Bundesgericht als Beweismittel erstmals die Beilagen AA (nur seitens der Verkäuferin
unterzeichnetes Aircraft Sale and Purchase Agreement, gemäss welchem das Flugzeug von der Beschwerdeführerin am 10. Oktober 2010 zum Preis von USD 6.2 Mio. gekauft worden sein soll) und AB bis AE (Bluebook des Flugzeugs per 10. Dezember 2010, 22. Oktober 2013, 8. März 2014 und 2. Dezember 2014 mit durchschnittlichen Retail- und Wholesalepreisen) vor. Das Bluebook dient gemäss Angaben auf demselben als Unterstützung und Hinweis zur Ermittlung eines fairen Marktwertes. Neue Tatsachen und Beweismittel dürfen vor Bundesgericht allerdings nur vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG). Andernfalls handelt es sich um unzulässige Noven. Dabei geht es um Beweismittel, welche erstmals durch das angefochtene Urteil rechtserheblich geworden sind, beispielsweise aufgrund einer für die Parteien objektiv nicht vorhersehbaren, neuen rechtlichen Argumentation der Vorinstanz (BGE 136 III 123 E. 4.4.3 S. 128 f.; Urteile 2C 827/2017 vom 17. April 2018 E. 3.5; 5A 291/2013 vom 27. Januar 2014 E. 2.2), Vorliegend hätten die vorgenannten Beweismittel (AA-E) und entsprechenden Tatsachen bereits vor der Vorinstanz vorgelegt werden können, weshalb sie vom Bundesgericht nicht berücksichtigt werden.
Zudem legt die Beschwerdeführerin (alternativ) als Marktwert einen Betrag von Fr. 4'203'560.– dar, welcher dem Betrag aufgrund einer linearen Abschreibung des Flugzeugwerts aufgrund ordentlicher Abnutzung ausgehend von einem Wert von USD 6.2 Mio. (am 10. Oktober 2010) bis zum einem Wert von USD 4.4 Mio. (am 2. Dezember 2014), zum Zeitpunkt 8. März 2014, entsprechen soll.

5.2. Gemäss den Grundsätzen zur Ermessenseinschätzung bei der Mehrwertsteuer (Art. 79 Abs. 1 MWSTG, Schätzung der Steuerforderung nach pflichtgemässem Ermessen) ist bei der Nacherhebung der Einfuhrsteuer zur Schätzung des Marktwertes diejenige Schätzungsmethode zu wählen, die den individuellen Verhältnissen im Betrieb der steuerpflichtigen Person soweit als möglich Rechnung trägt, auf plausiblen Annahmen beruht und deren Ergebnis der wirklichen Situation möglichst nahe kommt (Urteile 2C 950/2015 vom 11. März 2016

E. 4.5; 2C 970/2012 vom 1. April 2013 E. 4.1). Das Bundesgericht überprüft eine Schätzung des Marktwertes nur mit Zurückhaltung daraufhin, ob offensichtliche Fehler und Irrtümer vorliegen bzw. ob die Schätzung offensichtlich fehlerhaft ist. Die steuerpflichtige Person muss die offensichtliche Fehlerhaftigkeit dartun und beweisen (vgl. Urteile 2C 950/2015 vom 11. März 2016 E. 4.5 f.; 2C 970/2012 vom 1. April 2013 E. 4.2 f.).

5.3. Auch die Vorinstanz geht davon aus, dass der Verkaufspreis von USD 4.4 Mio. vom 2. Dezember 2014 dem Marktwertentspricht. Dass ein Flugzeug, welches gemäss Flugstundenübersichten dauerhaft im Einsatz stand, am 8. März 2014 immer noch gleich viel wert gewesen sein soll wie am 22. Oktober 2013 (USD 5.5 Mio.), wenn der Marktwert am 2. Dezember 2014 bereits bei USD 4.4 Mio. lag, ist nicht plausibel und wenig realitätsbezogen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass auch in der Zeit vom 22. Oktober 2013 bis 8. März 2014 eine Entwertung stattgefunden hat. Die vorinstanzliche Schätzung ist vor diesem Hintergrund offensichtlich fehlerhaft. Der Wert vom 22. Oktober 2013 von USD 5.5 Mio. ist deshalb bis zum 2. Dezember 2014 linear abzuschreiben und dementsprechend der Marktwert zum Zeitpunkt 8. März 2014 festzulegen. Bei einer Wertverminderung von USD 1.1 Mio. in der Zeitspanne vom 22. Oktober 2013 bis 2. Dezember 2014 (USD 5.5 Mio. - USD 4.4 Mio.) ergibt sich bis 8. März 2014 ein Abschreibungsbetrag von USD 374'755.– (USD 1.1 Mio.: 408 [Tage]x 139 [Tage]). Der Marktwert des Flugzeugs aufgrund linearer Abschreibung belief sich somit am 8. März 2014 auf USD 5'125'245.– (USD 5'500'000.– - USD 374'755.–) bzw. Fr. 4'553'421.– (Kurs 0.88843 vom 7. März 2014 gemäss Akten; Art. 54 Abs. 5 MWSTG). Der steuerbare Warenwert beträgt damit Fr. 4'556'755.– (Marktwert zuzüglich Überführungskosten von Fr. 1'000.– und Zoll von Fr. 2'334.–). Die Einfuhrsteuer von 8 % beläuft sich demnach neu auf Fr. 364'540.–. Der Verzugszins auf der Einfuhrsteuer beträgt neu Fr. 9'438.– (Zinsenlauf vom 8. März 2014 bis 31. Oktober 2014 bzw. 233 Zinstage, Zinssatz 4 %, Basis 360 Tage; Art. 57 MWSTG i.V.m. Art. 1 lit. a und Abs. 2 der Verordnung des EFD über die Verzugs- und die Vergütungszinssätze vom 11. Dezember 2009 [SR 641.207.1]). Die übrigen Einfuhrabgaben gemäss vorinstanzlichem Urteil (Zoll und entsprechender Verzugszins) bleiben unverändert.

6.
Die Beschwerde erweist sich damit als teilweise begründet. Ziff. 1 des Dispositivs des angefochtenen Urteils wird aufgehoben. Der Betrag der Einfuhrsteuer beläuft sich auf Fr. 364'540.– und der darauf entfallende Verzugszins auf Fr. 9'438.–. Der Zoll und der entsprechende Verzugszins belaufen sich unverändert auf Fr. 2'334.30 und Fr. 60.45, sodass sich ein insgesamt tieferer Nachforderungsbetrag von Fr. 376'372.75 ergibt. In der Hauptsache erweist sich die Beschwerde jedoch als unbegründet.

7.

7.1. Der teilweise unterlegenen Eidgenossenschaft (Oberzolldirektion) sind für das bundesgerichtliche Verfahren, da es sich um vermögensrechtliche Interessen handelt, Gerichtskosten in geringem Umfang aufzuerlegen (Art. 65 i.V.m. Art. 66 Abs. 1 und 4 BGG). Im Übrigen sind die Gerichtskosten für das bundesgerichtliche Verfahren von der Beschwerdeführerin, welche grösstenteils unterlegen ist, zu tragen (Art. 65 i.V.m. Art. 66 Abs. 1 BGG).

7.2. Die teilweise unterlegene Eidgenossenschaft (Oberzolldirektion) hat der Beschwerdeführerin für das bundesgerichtliche Verfahren eine reduzierte Parteientschädigung zu bezahlen. (Art. 68 Abs. 1 BGG).

7.3. Bezüglich der Kosten- und Entschädigungsfolgen der vorinstanzlichen Verfahren wird die Vorinstanz entsprechend dem Verfahrensausgang neu zu entscheiden haben, weshalb die Sache in diesem Punkt an die Vorinstanz zurückgewiesen wird (Art. 68 Abs. 5 und Art. 67 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Beschwerde wird teilweise gutgeheissen. Ziff. 1 des Dispositivs des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. November 2016 wird aufgehoben. Die Beschwerdeführerin schuldet Einfuhrabgaben von total Fr. 376'372.75 (Fr. 2'334.30 Zoll, Fr. 60.45 Verzugszins auf dem Zollbetrag, Fr. 364'540.– Einfuhrsteuer [Mehr-

wertsteuer], Fr. 9'438.– Verzugszins auf der Einfuhrsteuer). Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2.
Die Gerichtskosten für das bundesgerichtliche Verfahren im Betrag von Fr. 8'000.– werden im Umfang von Fr. 7'500.– der Beschwerdeführerin und im Umfang von Fr. 500.– der Eidgenossenschaft (Oberzolldirektion) auferlegt.

3.
Die Eidgenossenschaft (Oberzolldirektion) hat die Beschwerdeführerin für das bundesgerichtliche Verfahren mit Fr. 1'000.– zu entschädigen.

4.
Die Sache wird zur Neuverlegung der Kosten und Entschädigung der vorinstanzlichen Verfahren an die Vorinstanz zurückgewiesen.

5.
Dieses Urteil wird der Beschwerdeführerin, der Oberzolldirektion (OZD) und dem Bundesverwaltungsgericht, Abteilung I, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 17. September 2018

Im Namen der II. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Das präsidierende Mitglied: Zünd

Der Gerichtsschreiber: Quinto