

Ausblick 2030 – Zoll und Zollrecht in der Zukunft

**Tagungsband des
32. Europäischen Zollrechtstags
des EFA am 17. und 18. Juni 2021
Online-Veranstaltung**

herausgegeben von Prof. Dr. Frauke Schulmeister

Mendel Verlag



Schriftenreihe des Europäischen Forums
für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V.
an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster

Band 68

Herausgeber: Prof. Dr. Frauke Schulmeister (Europäisches Forum für Außenwirtschaft,
Verbrauchsteuern und Zoll e.V., Münster)

Herstellung: Mendel Verlag GmbH & Co. KG
Wasserstr. 223
44799 Bochum
Telefon: +49 2302 202930
Telefax: +49 2302 2029311
E-Mail: info@mendel-verlag.de
Internet: www.mendel-verlag.de

Titelentwurf: KJM Werbeagentur
Hafenweg 22
48155 Münster
Internet: www.kjm.de

ISBN 978-3-943011-64-7

Alle Angaben ohne Gewähr. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen jeglicher Art
sind nur nach Genehmigung durch den Verlag erlaubt.

© 2022 Mendel Verlag GmbH & Co. KG, 44799 Bochum

Inhaltsübersicht

Zukunft des Zolls: Der Customs Action Plan der EU-Kommission 7

Prof. Dr. Dominik Schnichels, Direktor GD Steuern und Zollunion, EU-Kommission, Brüssel, Belgien

Ausblick 2030: Zoll und Zollrecht in der Zukunft 11

Tanja Mildener, Abteilungsleiterin Abteilung III, Bundesministerium für Finanzen, Berlin

Die Zollabwicklung der Zukunft gehört der Digitalisierung – Ein Ausblick 13

Wolfgang Lehmacher, ehemaliger Director World Economic Forum, Cologny, Schweiz

Die Zukunft der Zollabwicklung durch Einsatz neuer Technologien 15

Dr. Ulrich Lison, AEB SE, Stuttgart

Podiumsdiskussion „Die Zukunft der Zollabwicklung durch Einsatz neuer Technologien (z.B. Blockchain, künstliche Intelligenz)“ 21

Moderation und Diskussionsleitung: Petra Herrmann, EFA-Vorstand, Siemens Gamesa Renewable Energy GmbH & Co. KG, Hamburg
Zusammengefasst von Dr. Karina Witte, Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster

Die neue Seidenstraße – Auswirkungen auf Logistik und Zollverwaltung 23

Dr. Thomas Kiefer, Journalist, Asia Media Service, Hamburg

Die neue Seidenstraße auf der Schiene unter Berücksichtigung des EU-CN-Projekts Smart and Secure Trade Lanes (SSTL) – Konkurrenz oder Ergänzung zur Seeroute? Auswirkungen auf Logistik & Zollverwaltung 45

Manfred Lindloff, Stellvertretender Leiter Zollamt Hamburg

Facilitation, Security Policies and Technological Innovation of the China Customs under the Belt and Road Initiative **53**

Assoc. Prof. Liu Xinxia, Chinese Academy of Customs Administration, Qinhuangdao, China
Prof. Chen Hui, President of the Chinese Academy of Customs Administration,
Customs Law Research Association of the Shanghai Law Society, Qinhuangdao, China

The Belt and Road Initiative **59**

Sabine Henzler, Direktorin GD Zoll und Steuern, EU-Kommission, Brüssel, Belgien

Podiumsdiskussion „Die neue Seidenstraße – Auswirkungen auf Logistik und Zollverwaltung“ **63**

Moderation und Diskussionsleitung: Dr. Jan Thaler, EFA-Vorstand, Generalzolldirektion, Direktion V, Hamburg
Zusammengefasst von Dr. Karina Witte, Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster

Klimaschutz: Gestalterische Ansätze im Zoll- und Verbrauchsteuerrecht **65**

Prof. Dr. Roland Ismer, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Podiumsdiskussion „Klimaschutz: Gestalterische Ansätze im Zoll- und Verbrauchsteuerrecht“ **69**

Moderation und Diskussionsleitung: Dr. Katja Roth, EFA-Vorstand, Richterin am BFH, München
Zusammengefasst von Dr. Karina Witte, Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster

Das FedEx®-Urteil des EuGH **71**

Assoz. Univ.-Prof. Dr. Thomas Bieber, Johannes Kepler Universität, Linz, Österreich
Dr. Tobias Bender, Richter am Finanzgericht Hamburg, Mitglied des Zollsensats, Hamburg

Podiumsdiskussion „Das FedEx®-Urteil des EuGH in der Rechtsprechung: Auswirkungen auf Steuerschuldnerschaft im Einfuhrumsatzsteuer- und Verbrauchsteuerrecht“ **79**

Moderation und Diskussionsleitung: Dr. Thomas Weiß, EFA-Vorstand, Münster
 Zusammengefasst von Prof. Dr. Frauke Schulmeister, Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster

Neues von der EU-Kommission **81**

Dr. Annegret Rohloff, GD Steuern und Zollunion, EU-Kommission, Brüssel, Belgien

Neues von den Finanzgerichten aus Hamburger Sicht **85**

Christoph Schoenfeld, Präsident des Finanzgerichts Hamburg, Vorsitzender des Zollsensats, Hamburg

Neues von der Zollverwaltung aus Sicht der Generalzolldirektion – Direktion V **91**

Oliver Brodersen, Direktion V, Generalzolldirektion, Hamburg

Neues aus dem BAFA **95**

Thomas Barowski, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn

Podiumsdiskussion „Umsatzsteuer und E-Commerce – Herausforderung für Wirtschaft und Verwaltung“ und „Neues von Kommission, Zollverwaltung, BAFA und Finanzgerichten“ **99**

Moderation und Diskussionsleitung: Frank Görtz, EFA-Vorstand, Geschäftsführer AWB Consulting GmbH, Hamburg
 Zusammengefasst von Prof. Dr. Frauke Schulmeister, Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster

Schlusswort

101

Dr. Lothar Harings, Rechtsanwalt, Graf von Westphalen, Hamburg/Brüssel, Vorstandsvorsitzender des EFA

Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V. (EFA)

103

European Forum for External Trade, Excise and Customs
– Chronik und Informationen –

Zukunft des Zolls: Der Customs Action Plan der EU-Kommission

Prof. Dr. Dominik Schnichels
Direktor GD Steuern und Zollunion, EU-Kommission, Brüssel, Belgien

Aktueller Stand und Herausforderungen

Der Unionszollkodex (UZK) – eine Erfolgsgeschichte

- Zollrecht
- Informationstechnologie (IT)

Aktuelle und neue Herausforderungen

- Extern: Brexit und COVID-19
- Intern: einheitliche Umsetzung, Schutz der eigenen Ressourcen und ...

Wichtigste Herausforderungen

- exponentielles Wachstum von E-Commerce
- „Big Data“ und Auswirkungen auf das Risikomanagement
- starker Anstieg der nicht fiskalischen Aufgaben

Der Customs Action Plan – Überblick

More effective customs risk management

1. EU Joint Analytics Capabilities
2. revised risk management strategy

Managing e-commerce

3. using VAT data for customs purposes
4. revisit role and obligations of e-commerce actors, notably platforms

Strengthening and facilitating compliance

5. stepping up the AEO programme
6. EU Single Window environment for customs
7. Union Customs Code evaluation
8. common system of customs sanctions

9. legal framework to combat customs fraud
10. involvement of customs in protecting the single market against the import of non-compliant and unsafe products
11. monitor the functioning of preferential trade arrangements
12. enhance the international systems of cooperation in customs matters with important trade partners, in particular China

Customs working as one

13. enhance customs cooperation and systems interoperability with security and border management authorities
14. Customs Union Performance
15. better equip member states with modern and reliable customs control equipment
16. deploy and deepen cooperation mechanisms under the Customs programme (MFF 2021-2027)
17. smarter management of the customs union

(Quelle: EU-Kommission)

Actions 1 und 2: Risikomanagement und Daten Analyse

- Neue Risikomanagement-Strategie – Q1 2022
- Datenanalyse – aktueller Stand – Beispiel: Analyse der Handelsströme auf der Grundlage von Daten des EU Surveillance Systems. Datenlabor
- Ausblick: Kombination von Surveillance Daten mit anderen IT Systemen
- Rechtliche Fragen: Datenschutz, KI

Actions 3 und 4 – E-Commerce

- Mehrwertsteuer-E-Commerce Mehrwertsteuer-Richtlinie
- Nutzung von „Eurofisc Tax Information“
- Berichtspflichten für „E-commerce Plattformen“
- Zentrales elektronisches System für Zahlungsinformationen (CESOP)

Actions 6 und 10 – Nicht fiskalische Aufgaben von Zoll

- Kommissionsvorschlag zum Single Window
- Neue Aufgaben: Green Deal (z.B. Emissionshandel, Fluorgase), Marktüberwachung
- **Kooperation mit anderen Behörden**

Actions 15 & 16 – CCEI- und Zollprogramme

- „Customs Control Equipment Instrument“ – CCEI
- „Customs Programme“

Ausblick

- UZK Zwischenevaluierung – Konsultation bis zum 19.7.
- Wise Person Group/Reflexionsgruppe
- Folgenabschätzung
- Revisionsvorschläge

Brexit

Withdrawal Agreement und NIP

- Joint Committee Decisions
- Aktueller Stand

Trade and Cooperation Agreement (TCA)

- Ursprungsregeln
- Entwicklung des Warenverkehrs

EU-UK Relations: A new relationship with big changes

Consequences of the UK's choice to leave the EU, Single Market & Customs Union

- UK goods no longer benefit from free movement of goods, leading to more red tape for businesses and adjustments in EU-UK supply chains
- customs formalities and checks on UK goods entering the EU, with more border delays
- VAT and, where applicable, excise duties (e.g. on alcoholic beverages, tobacco products, etc.) due upon importation (including for online purchases)
- UK producers wishing to cater to both EU and UK markets must meet both sets of standards and regulations and fulfil all applicable compliance checks by EU bodies (no equivalence of conformity assessment)
- UK food exports must have valid health certificates, and (phyto-)sanitary border checks will be carried out systematically

Benefits of the EU-UK TCA

- zero tariffs or quotas on goods traded, ensuring lower prices for consumers – provided agreed rules of origin are met
- traders can self-certify the origin of goods sold and enjoy 'full cumulation' (i.e. processing activities also count towards origin, not just materials used), making it easier to comply with requirements and obtain zero-tariff access
- mutual recognition of trusted traders programmes ('Authorised Economic Operators') ensures lighter customs formalities and smoother flow of goods
- common reference definition of international standards and possibility to self-declare conformity of low-risk products make it easier for producers to cater to both markets
- specific facilitation arrangements for wine, organics, automotive, pharmaceuticals and chemicals

(Quelle: EU-Kommission)

Ausblick 2030: Zoll und Zollrecht in der Zukunft

Tanja Mildenerger
Abteilungsleiterin Abteilung III, Bundesministerium für Finanzen, Berlin

Zoll der Zukunft

Gewährleistung eines angemessenen Gleichgewichts zwischen Zollkontrollen und der Erleichterung des legalen Handels

Die Evaluierung des UZK

Trägt der UZK Krisensituationen ausreichend Rechnung?

Ratsschlussfolgerungen

Möglichkeiten eines Krisenmanagementplans: Temporäre Erleichterungen in einheitlicher und allgemeiner Form im Krisenfall

Bekannte Instrumente

Wie können wir das Potenzial des UZK voll ausschöpfen?

- klare Prioritäten
- realistische Zeitplanung
- gemeinsame Verantwortung

Stärkung des AEO-Programms

Stärkung des AEO-Programms durch:

- Erweiterung und Verbesserung der gegenseitigen Anerkennung
- Erhöhung der Sicherheit der Lieferkette
- Erleichterung des rechtmäßigen Handels

Fazit

„Die Zukunft hat viele Namen: Für die Schwachen ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen ist sie das Unbekannte, für die Mutigen ist sie die Chance.“

Victor Hugo

Die Zollabwicklung der Zukunft gehört der Digitalisierung – Ein Ausblick

Wolfgang Lehmacher
ehemaliger Director World Economic Forum, Cologny, Schweiz

Die Welt unterliegt seit jeher permanenter Veränderung. Die Pandemie hat diesen Umstand nur noch einmal eindrucksvoll bestätigt und uns in eine Phase der rasanten Beschleunigung katapultiert. Die Welt hat sich schlagartig gewandelt und wird nie mehr so sein wie im Jahr 2019.

Wir befinden uns am Anfang des Anfangs der Digitalisierung

In allen Bereichen des gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und persönlichen Lebens lässt sich der rasante Einzug der Technologie mit seinen Konsequenzen beobachten. Die Entwicklung ist auch nach 18 Monaten Pandemie keineswegs vorüber und übt weiterhin enormen Anpassungsdruck auf Wirtschaft und Gesellschaft aus. Der Markt der digitalen Produkte verzeichnet exponentielles Wachstum. Das virtuelle Büro wurde Wirklichkeit. E-Commerce schreitet unaufhaltbar voran. Die Digitalisierung befindet sich meiner Ansicht nach am Anfang des Anfangs. Vieles, was 2019 undenkbar war, ist heute bereits Realität. Dies zeigt auf, welche Veränderungsgeschwindigkeit und welcher Umfang der Veränderung möglich ist.

Die Zollabwicklung steht unter Anpassungsdruck

Auch die Zollabwicklung kann sich des Veränderungsdrucks nicht entziehen. Auch hier begann die Entwicklung lange vor COVID-19. Die nahezu globale Einführung der Trade Single Windows ist der wohl eindrucksvollste Beweis. Aber dies ist auch nur der Anfang. Denn selbst das Trade Facilitation Agreement besagt, dass die Lösungen kontinuierlich weiterzuentwickeln sind. Dies bedeutet permanente Anpassung. Gleichzeitig werden Unternehmen immer digitaler. Neue Innovatoren überschwemmen den Markt: mit Lösungen für alle Fragen. „Gig Economy“ und „Appointment Economy“ sind die Modelle der Zukunft. Die ganze Welt wird digitalisiert und Daten sind das Öl der digitalen Wirtschaft. Wie stellt sich die Zollabwicklung darauf ein?

Die Zollabwicklung der Zukunft empfängt und erzeugt Signale

Während sich Roboter in der physischen Welt stets etwas schwertaten, tobt die digitale Revolution im Cyberspace und an der Schnittstelle zwischen der physischen und der digitalen Welt. Unendliche Datenmengen werden durch Sensorik, ergänzend zu den Daten in unseren EDV-Systemen, generiert und aufgenommen. Meist in der Cloud werden diese dann, mittels analytischer und statistischer Methoden, zunehmend auch mittels Künstlicher Intelligenz (KI), gesäubert, verarbeitet und in steuerungs- und entscheidungsrelevante Signale umgesetzt. Vernetzte Lieferketten erlauben Gütern Signale zu erzeugen und zu empfangen. Versand- und Sendungsdaten sind bereits vor der Verladung verfügbar. Die Zollabwicklung wird sich immer mehr nahtlos in die Kette der datengesteuerten Akteure eingliedern. Die Zollabwicklung wird zur Applikation in der Reihe von Applikationen in der Kette vom Versender zum Empfänger.

Die digitale Zollabwicklung ist nur eine Entscheidungsfrage

In Zukunft wird die Zollabwicklung von verschiedenen Technologien profitieren. Dazu zählen insbesondere die „Distributed Ledger Technology“ (DLT) mit ihrem prominentesten Vertreter Blockchain, „Robotics Process Automation“ (RPA) und die bereits angesprochene KI. Die Blockchain sichert die Daten, RPA ermöglicht die Automatisierung von Prozessabläufen und KI erlaubt das Überschreiben der vorprogrammierten Abläufe. Internet der Dinge und das Physische Internet sind Ausprägungen der Vernetzung. Anerkannte elektronische Dokumente sind wichtige Bestandteile der Digitalisierung der Zollabwicklung. Blockchain-basierte „Smart Contracts“ ermöglichen das automatische Einziehen von Einfuhrabgaben. Operative und Zahlungsabläufe sind damit automatisierbar. Der Mensch beaufsichtigt und kümmert sich um die Ausnahmen. Die Technologie ist vorhanden. Damit ist es der politische Wille, der den finalen Umbruch zur hochgradigen Digitalisierung und Automatisierung einleiten wird.

Die Zukunft der Zollabwicklung durch Einsatz neuer Technologien

Dr. Ulrich Lison
AEB SE, Stuttgart

Agenda

- Technologietrends allgemein
- Künstliche Intelligenz
- Blockchain
- Digitale Agenda

Technologietrends allgemein

- Internet der Dinge
- Künstliche Intelligenz
- 3D-Druck
- Virtual Reality
- Robotik
- Augmented Reality
- Blockchain
- Drohnen

Künstliche Intelligenz

Der Begriff

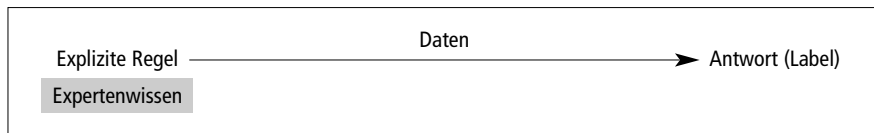
Künstliche Intelligenz (KI, auch artifizielle Intelligenz, englisch Artificial intelligence (AI bzw. A.I.)) ist ein Teilgebiet der Informatik, welches sich mit der Automatisierung intelligenten Verhaltens und dem maschinellen Lernen befasst. Der Begriff ist insofern nicht eindeutig abgrenzbar, als es bereits an einer genauen Definition von „Intelligenz“ mangelt. Dennoch wird er in Forschung und Entwicklung verwendet.

(Quelle: Wikipedia)

Paradigmenwechsel

Klassisch

Konzept:

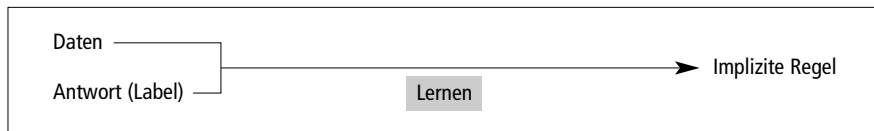


Beispiel:

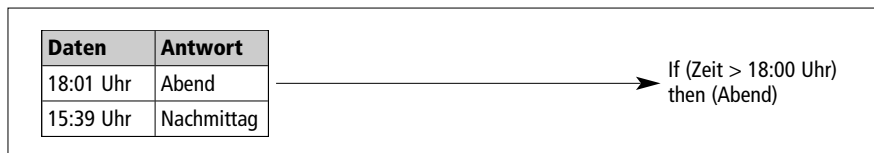


Machine Learning

Konzept:



Beispiel:



Beispiele

Tarifierung

Materialstämme mithilfe von KI klassifizieren und tarifieren.

Customs Execution

Daten erfassen und vervollständigen.

Rechtsänderung

Zollrechtsänderungen automatisiert über die Cloud umsetzen.

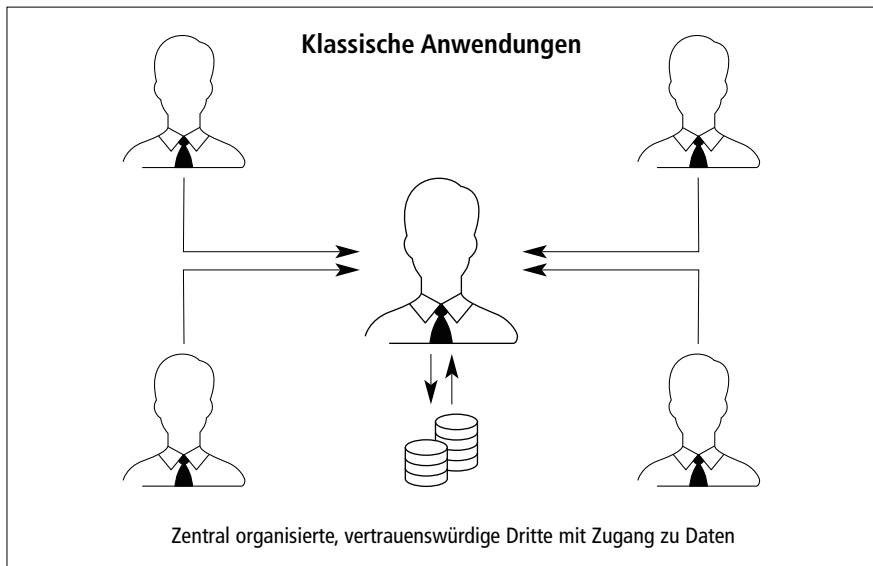
Blockchain

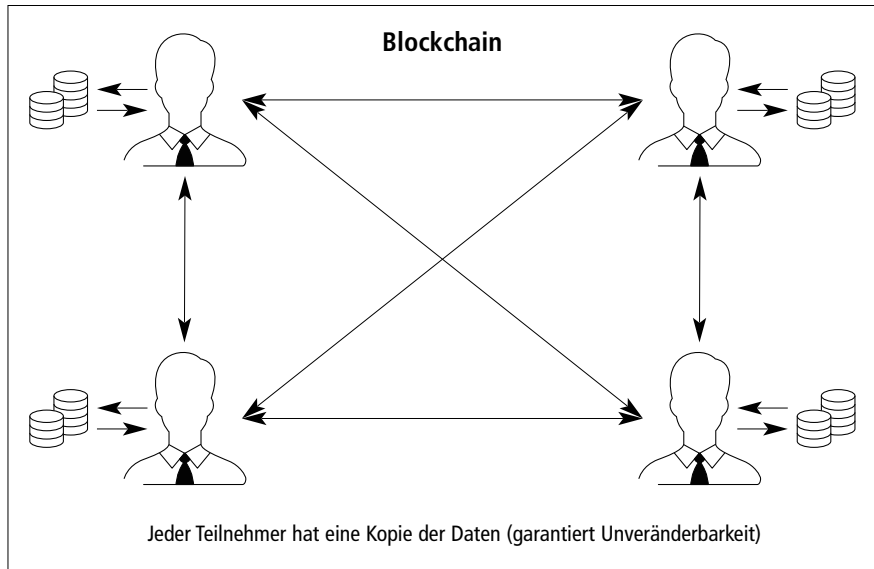
Der Begriff

Eine Blockchain (auch Block Chain, englisch für Blockkette) ist eine kontinuierlich erweiterbare Liste von Datensätzen, genannt „Blöcke“, welche mittels kryptografischer Verfahren miteinander verkettet sind. Jeder Block enthält dabei typischerweise einen kryptografisch sicheren Hash (Streuwert) des vorhergehenden Blocks, einen Zeitstempel und Transaktionsdaten.

(Quelle: Wikipedia)

Prinzip der Blockchain: Systemdesign dezentral und unveränderbar





(Adaptiert von: <https://hackernoon.com/blockchain-is-it-just-a-hype-fbcaaca91b1d>)

Durchgängige digitale Zollabwicklung mit Blockchain

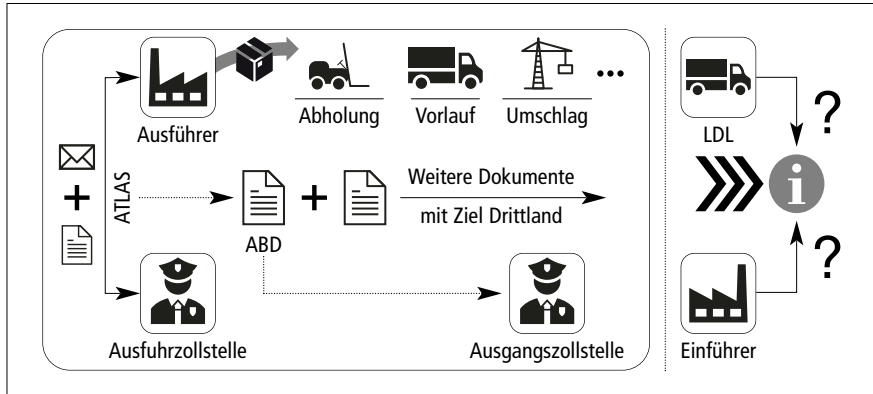
Forschungsprojekt am Fraunhofer-Institut IML



Logistische Problemstellung und Lösungsansatz

Logistische Problemstellung

- Zollanmeldung schon digital – aber: viele Papierdokumente beim physischen Warentransport
- keine gemeinsame Wahrheit zum Prozessfortschritt



Lösungsansatz und aktueller Stand

- Blockchain und Smart Contracts zur besseren Integration von internationaler Zollabwicklung und logistischen Prozessen
- Initial: Ausfuhrbegleitdokument (ABD) per Blockchain
- Integration von Basiskomponenten (eWallet, Autorisierungsmodul)

Zielsetzung

- Integration weiterer Zolldokumente
- Berücksichtigung der Brexit-Herausforderungen
- Informations- und Dokumententransfer: fälschungssicher – grenzübergreifend – Open Source

(Aufbereitung der Information durch das Fraunhofer Institut)

Digitale Agenda

- Mindset und Heartset
- Digital und Cloudig
- Referenzprojekte nutzen
- Kollaborativ

Podiumsdiskussion „Die Zukunft der Zollabwicklung durch Einsatz neuer Technologien (z.B. Blockchain, künstliche Intelligenz)“

**Moderation und Diskussionsleitung: Petra Herrmann
EFA-Vorstand, Siemens Gamesa Renewable Energy GmbH & Co. KG, Hamburg**

**Zusammengefasst von Dr. Karina Witte
Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster**

Zum Einstieg in die Diskussion stellte Frau Herrmann die Frage an das Panel, was im Hinblick auf die bevorstehende Anpassung des UZK berücksichtigt werden sollte.

Herr Dr. Gries (Steuerberater, Siemens AG) verwies auf die dringende Notwendigkeit, den digitalen Datenaustausch auch in Zeiten fehlender Finanzen unbedingt voranzubringen. Daher bedürfe es verschiedener Ansätze, wie beispielsweise der Abkehr von händischen Unterschriften hin zur digitalen Signatur. Er gehe davon aus, dass bis zur Umsetzung der angestrebten digitalen Lösungen noch einige Zeit vergehen würde. Anschließend stellte er aber die Möglichkeiten heraus, die durch die Digitalisierung auch für die Zollverwaltung bestünden. So könnten Überprüfungen von Unternehmen digital stattfinden und es könne eine größere Sicherheit gewonnen werden als in der nicht digitalen Welt.

Frau Prof. Dr. Rinnert fasste die Fragen der Teilnehmer zusammen und leitete die Frage von Herrn Henninger weiter, ob die europäischen Datenschutzregeln im Zollbereich eingehalten werden könnten. Dr. Gries führte aus, dass in seinem Unternehmen gar keine Daten gespeichert würden. Dazu könne sichergestellt werden, dass die sich außerhalb der Blockchain befindlichen Daten nach zehn Jahren gelöscht werden können.

Herr Kampf äußerte seine Bedenken, ob künstliche Intelligenz im Bereich der Tarifierung wirklich weiterhelfen könne. Denn Tarifierung sei nicht nur die Anwendung von gewissen Grundregeln, die mechanisch umgesetzt werden, sondern tatsächliche Rechtsanwendung.

Darauf wurde von Herrn Dr. Lison (AEB SE) auf die Notwendigkeit des menschlichen Eingreifens verwiesen. Ohne die menschliche Hilfe könne die Maschine allein nicht arbeiten. Nichtsdestotrotz dürfe man den Blick auf die etwa 80% nicht verlieren, die maschinell abgewickelt werden könnten.

Herr Dr. Risse fügte hinzu, dass der Algorithmus auch im Laufe der Jahre und durch immer wieder neue Tarifierungen dazulerne und somit besser werde. So erhöhe sich die Prozentzahl der Vorgänge, die maschinell abgewickelt werden könnten, auf 95%.

Herr Dr. Gries berichtete auf die Frage, ob das Programm Blockchain schon gestartet sei, dass es sich in den letzten Zügen und Anpassungen befinde und alsbald starte.

Herr Dr. Lison verwies darauf, dass es nicht darum gehe, bereits funktionierende Kommunikation mit der Zollverwaltung, wie etwa ATLAS, zu umgehen. Vielmehr könne Blockchain da genutzt werden, wo bis jetzt keine Möglichkeiten bestünden, wie etwa am Beispiel des Vereinigten Königreichs. Es solle einfach gestartet werden, um daraus zu lernen – auch, um Dinge in der Zukunft verändern zu können. Es müsse eine Art Manifest kreiert werden, dass die Dinge in Zukunft digital geregelt werden müssten. Insbesondere müsse die rechtliche Seite angegangen werden, um noch bestehende rechtliche Hürden zu beseitigen.

Die neue Seidenstraße – Auswirkungen auf Logistik und Zollverwaltung

Dr. Thomas Kiefer
Journalist, Asia Media Service, Hamburg

Historische Seidenstraße

Als **Seidenstraße** bezeichnet man ein altes Netz von Karawanenstraßen, dessen Hauptroute den Mittelmeerraum auf dem Landweg über Zentralasien mit Ostasien verband. Die Bezeichnung geht auf den im 19. Jahrhundert lebenden deutschen Geografen Ferdinand von Richthofen zurück, der den Begriff 1877 erstmals verwendet hat.

Seine größte Bedeutung erreichte das Handels- und Wegenetz zwischen 115 v. Chr. und dem 13. Jahrhundert n. Chr. Mit dem allmählichen Verlust römischen Territoriums in Asien und dem Aufstieg Arabiens in der Levante wurde die Seidenstraße zunehmend unsicher und kaum noch bereist. Im 13. und 14. Jahrhundert wurde die Strecke unter den Mongolen wiederbelebt.

(Quelle: Wikipedia)

- kein statisches Gebilde, sondern ein sich ständig änderndes Netz von miteinander verknüpften Handelsstützpunkten
- Handel
- Kulturtransfer
- Techniktransfer

Historische maritime Seidenstraße

Zheng He (chinesisch 鄭和/郑和, Pinyin Zhèng Hé, W.-G. Cheng Ho; * 1371 in Kunming in der Provinz Yunnan; † 1433 oder 1435) war ein chinesischer Admiral. Sein Geburtsname war Mǎ Sānbǎo (馬三寶/马三宝), sein muslimischer Name Haddschī Mahmūd Schams (arabisch شمس محمود حجي, DMG Ḥaġġī Maḥmūd Šams).

Zheng He unternahm mit großen Flotten zwischen 1405 und 1433 sieben Expeditionen in den Pazifik und den Indischen Ozean. Dabei bekämpfte er nicht nur erfolgreich die Piraterie, sondern erforschte auch die Meere bis nach Arabien und Ostafrika. Seine Dschunken sollen dabei mehr als 50.000 km zurückgelegt haben.



(Route der siebten Expedition von Zheng He (1431-1433))

- Handel
- Bekämpfung der Piraterie, Friedenssicherung
- keine kolonialen Interessen

Der nachfolgende Kaisers Zhengtong schlug eine völlig andere Seefahrtspolitik ein. Aufgrund schwerer Naturkatastrophen in China gab er die Flotte auf. Ihre enormen Kosten wurden untragbar und man verwendete das Geld zum Wiederaufbau zerstörter Gebiete. Allerdings wurden die großen Überseeschiffe nicht zerstört, sondern vorerst nur stillgelegt. Da jedoch kein Geld für die Instandhaltung bereitstand, wurden die Schiffe nach und nach abgewrackt.

China – Modernisierung braucht leistungsfähige Infrastruktur

Modernisierung des Eisenbahn-Streckennetzes ab 1991

Länge des chinesischen Eisenbahnnetzes								
Jahr	1980	1985	1990	2000	2006	2010	2015	2019
Streckenlänge in 1.000 km	49,9	52,1	53,4	68,6	76,6	91	121	131
Davon Schnellfahrstrecken in 1.000 km	0	0	0	0	0	0,1	13	30
Elektrifizierte Strecken in 1.000 km	1,7	4,2	6,9	?	24,4	42	55	92

(Quelle: <http://finance.sina.com.cn>)

- Schnellfahrstrecken Ende 2020 insgesamt 37.900 km
- etwa $\frac{2}{3}$ der weltweiten Schnellfahrstrecken befinden sich in China
- Ausbau auf 70.000 km geplant
- Ende 2030 über 1.000 Züge, Reisegeschwindigkeit bis 350 km/h
- Fahrzeit z.B. Schanghai-Wuxi 28 Min., täglich 180 Verbindungen, 1988 ca. 4-5 Std.

Metro – Elektromobilität auf der Schiene

China hat das längste städtische Schienentransitsystem der Welt, das 2020 mehr als 7.500 km umfasste.

Das U-Bahn-System von Schanghai ist mit einer Gesamtlänge von 743 km das weltweit längste. Es ist auch das zweitgrößte nach der Anzahl der 381 Stationen auf 18 Linien. Mehr als 10 Mio. Menschen benutzen die Schanghaier Metro täglich.

Mit der Verlängerung der Linie 11 nach Kunshan in der Provinz Jiangsu war die Schanghai Metro das erste Schnellverkehrssystem in China, das zusammen mit der Guangfo Metro einen provinzübergreifenden Service schuf. Weitere Pläne zur Verbindung der U-Bahn von Schanghai mit dem U-Bahn-System von Suzhou werden derzeit geprüft. Die erste Linie zwischen der U-Bahn-Linie 11 von Schanghai und der Linie 3 von Suzhou befindet sich im Bau und soll bis 2024 fertiggestellt sein.

Ehrgeizige Erweiterungspläne sehen 25 Linien mit einer Länge von über 1.000 km bis 2025 vor. Bis dahin befindet sich jeder Standort im zentralen Bereich von Schanghai in einem Umkreis von 600 m um eine U-Bahn-Station.

Die U-Bahn ist pünktlich, sauber, preisgünstig und schnell. Bei der Probefahrt eines U-Bahn-Zugs in Guangzhou wurde ein chinesischer Geschwindigkeitsrekord von 176 km/h aufgestellt.

Eiserne Seidenstraße

Im Jahr 2011 ist die erste direkte China-Europa-Frachtzugverbindung (YuXinOu) vom chinesischen Chongqing nach Duisburg offiziell eröffnet worden.

Rund 12.400 Güterzüge mit insgesamt 1,14 Mio. Containern verkehrten 2020 zwischen China und Europa, womit ein neuer Rekord aufgestellt wurde. Die Anzahl der Züge und das Frachtvolumen stiegen gegenüber dem Vorjahr jeweils um 50 bzw. 56%.

(Quelle: german.china.org.cn)

- schneller als Schiffsverkehr
- billiger als Luftfracht
- Sicherung der Lieferketten in Corona-Zeiten



(Quelle: sueddeutsche.de)

Maritime Seidenstraße

Chinesische Konzerne beteiligen sich an Häfen in Frankreich, Italien und Griechenland. Dadurch entsteht eine neue Struktur des europäischen Frachtnetzes.

Im Zuge der griechischen Finanzkrise wurde 51% des Containerhafens Piräus ab Oktober 2009 von PPA an das chinesische Staatsunternehmen China Ocean Shipping (COSCO) für die Dauer von 35 Jahren verpachtet. Eine anfängliche Investition von 500 Mio. EUR floss der griechischen Staatskasse nach Vertragsunterzeichnung zu. Die Chinesen zahlen für die Nutzung der Hafenanlage jährlich eine Gebühr von ca. 100 Mio. EUR.

(Quelle: Handelsblatt)

Griechenland muss Staatseigentum privatisieren – das ist eine der Bedingungen für Hilfen der internationalen Geldgeber. Der Verkauf des Hafen von Piräus ist nun perfekt: Er geht an einen chinesischen Konzern.

(Quelle: Tageschau 1.7.2016)

Die EU erschwerte damals Finanzierungsmodelle für Griechenland

2008 wurden hier gerade mal 433.582 TEU umgeschlagen. 2019 war es das 13-fache. Damit ist Piräus jetzt nicht nur die Nr. 1 im Mittelmeer. In der Rangliste der europäischen Containerumschlagplätze hat sich der griechische Hafen auf Rang 4 vorgearbeitet. Vor fünf Jahren lag er noch auf Platz 8.

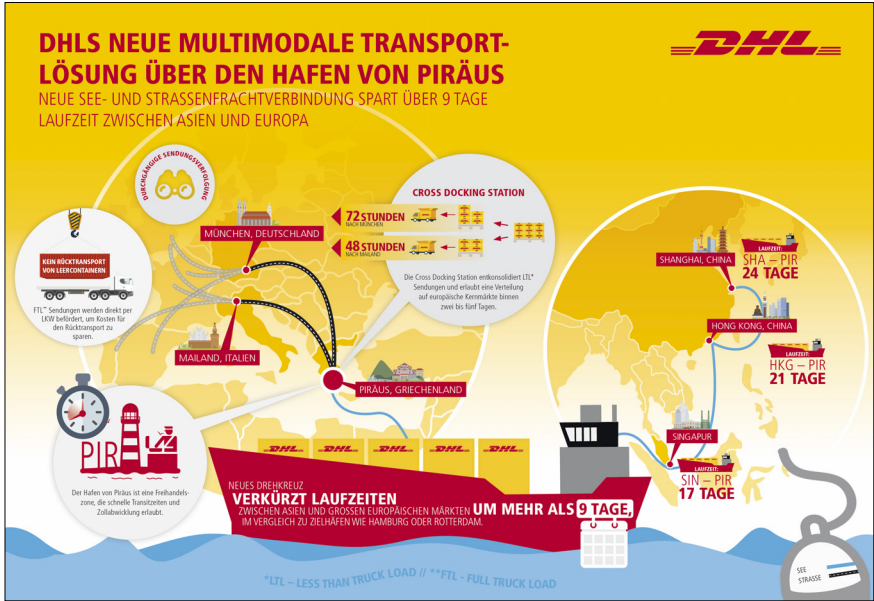
(Quelle: Handelsblatt)



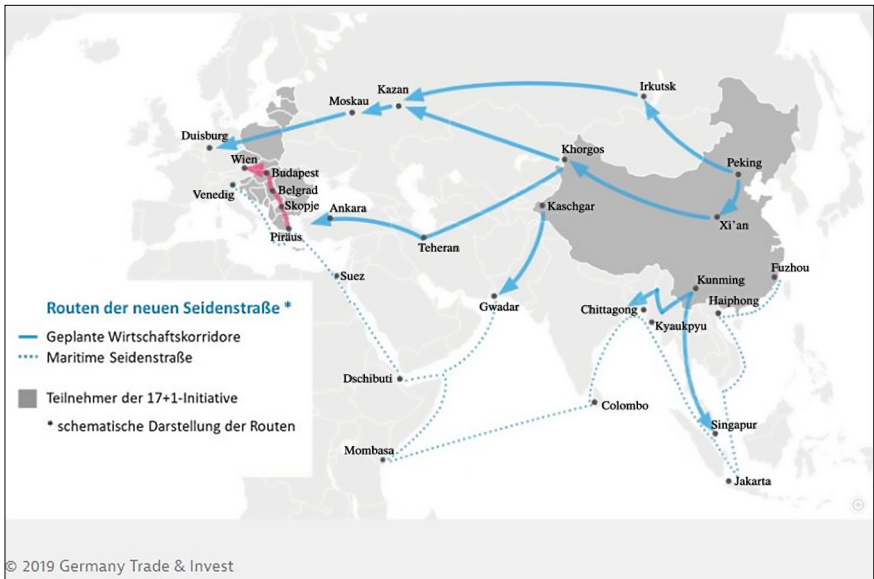
(Quelle: hellmann.com)

Piräus

Piräus ist der erste Tiefseehafen, den Containerschiffe aus Asien in Europa erreichen, wenn sie durch den Suezkanal fahren. Selbst die ganz großen Pötte können hier ihre Ladung löschen – und müssen nicht den Umweg über die Straße von Gibraltar, Spanien und Frankreich in Kauf nehmen, um eine Woche später Rotterdam oder Hamburg anzulaufen. Das spart also Zeit. Und damit auch Geld.



(Quelle: dhl.de)



17+1 = Zusammenarbeit zwischen China und mittel- und osteuropäischen Ländern

Hochgeschwindigkeitsbahnprojekt Belgrad-Budapest im Rahmen der neuen Seidenstraße (Belt and Road Initiative – BRI) zwischen Serbien, China und Ungarn vereinbart.

Seidenstraße der Wirtschaftszonen

Industrie

- Chinas technologische Modernisierung erfolgte schwerpunktmäßig in Sonderwirtschaftszonen, in denen ausländische Unternehmen günstige Produktionsbedingungen und optimale Infrastruktur geboten wurden.
- Technologietransfer durch marktorientierte Unternehmen bewirke viel mehr als milliardenschwere Entwicklungshilfe.
- Dieses Modell überträgt China insbesondere auf die ASEAN-Länder, Zentralasien und Afrika.
- Rohstoffe sollen dort selbst vereinbart werden, eine eigene leistungsfähige Industriestruktur soll entstehen.
- Arbeitsplätze, Steuereinnahmen, Güterversorgung
- neue digital organisierte Lieferketten
- Dschibuti: 3,5 Mrd. USD soll die neue Freihandelszone kosten – 60% der Anteile hält Dschibutis staatlicher Hafenbetreiber, drei chinesische Firmen den Rest.

(Quelle: dw.com)

Seidenstraße der Investitionen

China leistete bereits in den 60er Jahren umfassende Entwicklungshilfe. Seit 2018 organisiert die Chinesischen Agentur für internationale Entwicklungszusammenarbeit (CIDCA) die Projekte. Ein Großteil von Chinas Projekten läuft jedoch nicht über Entwicklungshilfe, sondern ist kommerziell ausgerichtet und hat dadurch auch einen größeren Erfolgswang. Beide Finanzierungsbereiche sind eher strategischer und langfristiger ausgerichtet, wie Finanzierungen westlicher Staaten.

China wird oft vorgeworfen, damit Schuldenfallen zu setzen und Länder mit nicht tragbaren Schulden zu belasten, die es Peking ermöglichen, Vermögenswerte zu übernehmen oder politische Zugeständnisse zu erzwingen, wenn die Schulden nicht bezahlt werden. Aber es gab noch keinen Fall, in dem dies tatsächlich passiert ist und China die Kontrolle über die Infrastruktur anderer Länder übernommen hat.

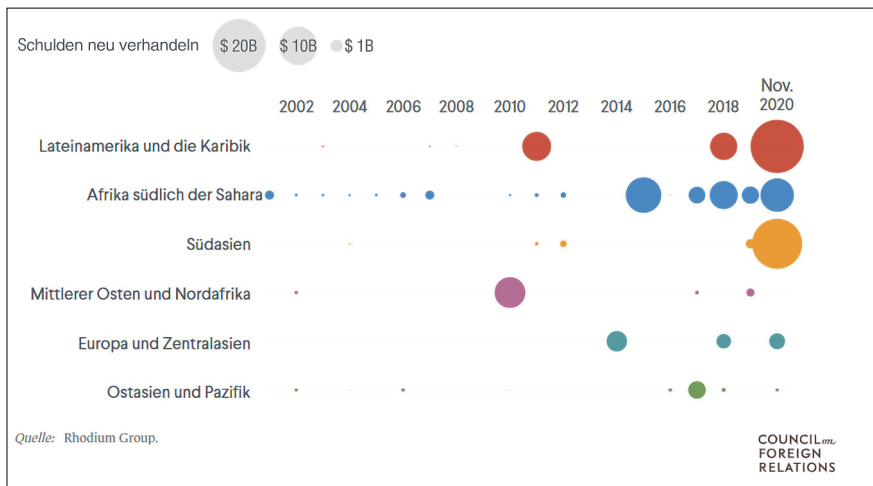
Die Seidenstraßeninitiative ist jedoch auf eine Reihe von Problemen gestoßen, als Länder wie Malaysia und Myanmar Seidenstraßen-Projekte neu verhandelten mussten, um ihre Schuldenlast zu verringern. Andere kapitalintensive BRI-Projekte in Kirgisistan, Nepal,

Serbien, Sierra Leone, Tansania und Thailand wurden zurückgefahren, abgebrochen oder sind ins Stocken geraten. Durch die Corona-Pandemie verstärkt sich der Zwang zu Neuverhandlungen.

China reagiert dabei zumeist entgegenkommend, nicht zuletzt um sein Image nicht zu beschädigen. Die kreditnehmenden Länder haben Wahlfreiheit und durch neue chinesische Kreditgeber eine bessere Verhandlungsmacht.

In fast allen Ländern liegen Kredite von westlichen Ländern immer noch weit vor Finanzierungen aus China. Mit China als neuem Kapitalgeber haben die Empfängerländer eine bessere Verhandlungsmacht und mehr Wahlmöglichkeiten.

Neuverhandlung von Krediten aus China



(Quelle: cfr.org)

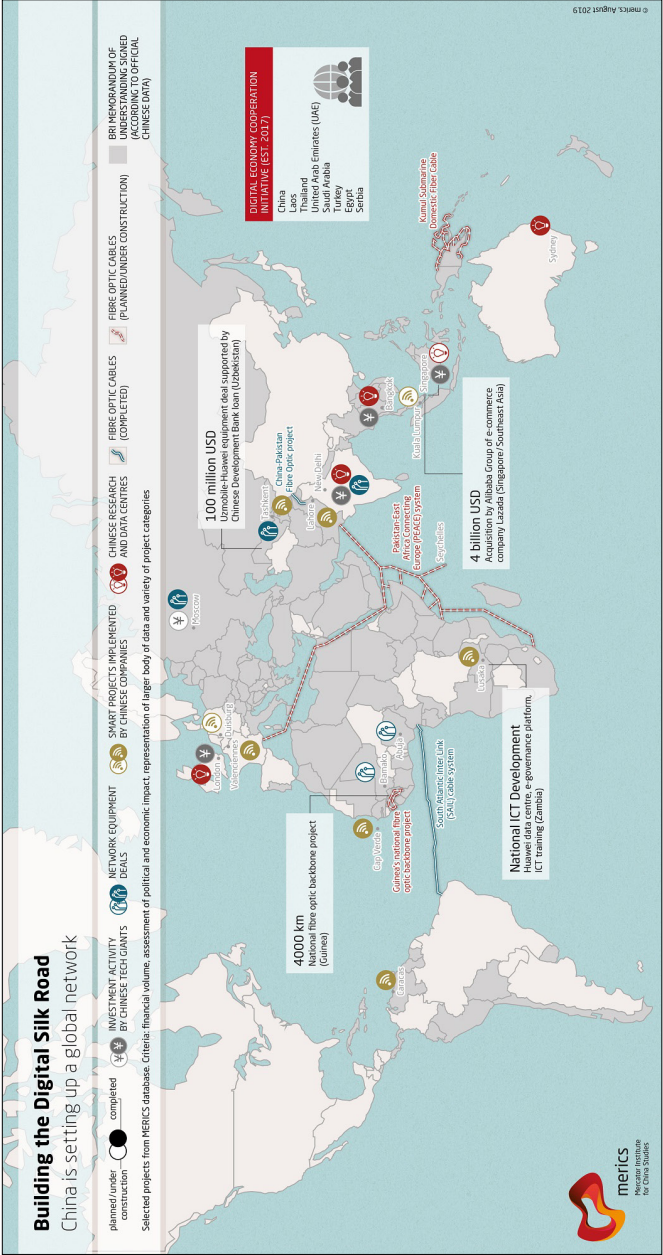
Digitale Seidenstraße

Nach dem COVID-19-Ausbruch haben chinesische Regierungsbeamte betont, dass digitale Projekte zur wirtschaftlichen Erholung der BRI-Länder beitragen müssen. Im Dezember 2020 gab der chinesische Außenminister Wang Yi bekannt, dass Peking diese Verschiebung vornehmen werde, und erklärte, dass „die digitale Seidenstraße in der nächsten Phase ein vorrangiger Bereich für die BRI-Zusammenarbeit ist“.

Die merics-Datenbank zeigt, dass chinesische Unternehmen seit 2013 mehr als 17 Mrd. USD für Digital Silk Road-Projekte bereitgestellt haben:

- Darlehen und ausländische Direktinvestitionen in Höhe von mindestens 7 Mrd. USD für Glasfaserkabel- und Telekommunikationsnetzprojekte, die seit 2013 abgeschlossen wurden;
- mehr als 10 Mrd. USD für E-Commerce- und Mobile-Payment-Transaktionen;
- für Projekte im Zusammenhang mit intelligenten und sicheren Städten mindestens mehrere 100 Mio. USD.

Das Projekt „Digitale Seidenstraße“ ist eine Initiative der chinesischen Cyberspace-Behörde. Es soll Unternehmen entlang der Seidenstraße durch die Digitalisierung Geschäfte erleichtern und die Handelsbeziehungen zwischen China und Europa stärken. Die „Digitale Seidenstraße“ verbindet die bestehenden Programme „Neue Seidenstraße“ und „Internet Plus“. Erste Projekte laufen bereits. Die Deutsche Telekom weitete beispielsweise dazu ihr Public-Cloud-Angebot auf den chinesischen Markt aus. Zu den Telekom-Cloud-Diensten steuert Huawei die Hardware bei und die Telekom den sicheren Betrieb in deutschen Rechenzentren.

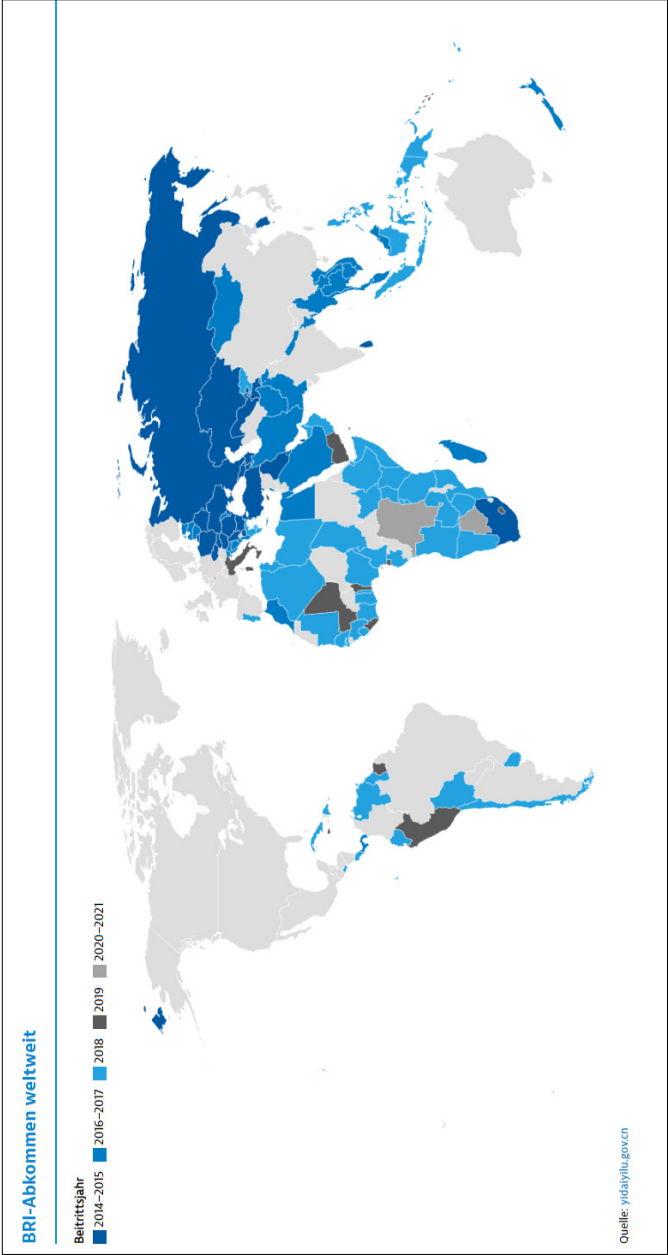


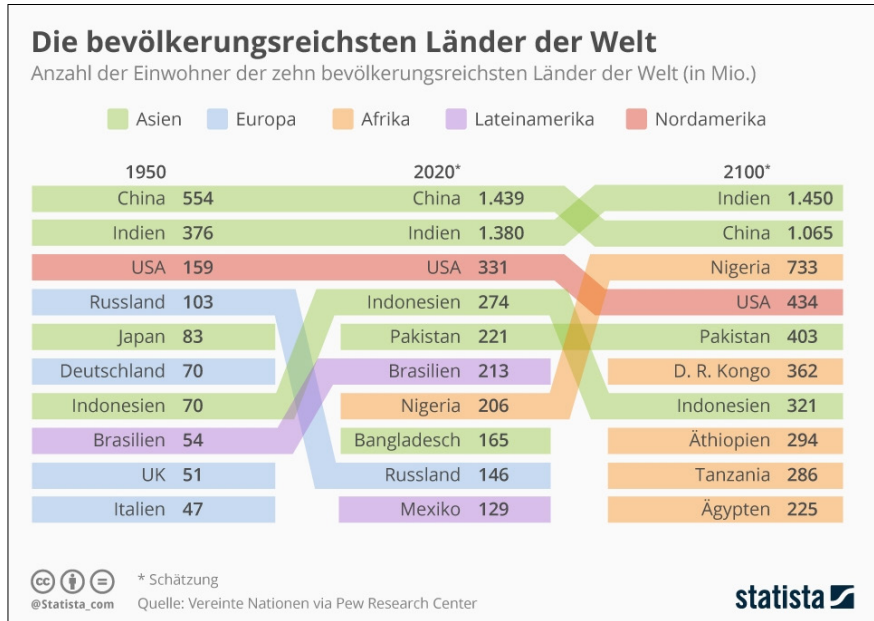
Seidenstraßen-Abkommen mit 70% aller Staaten

Laut Daten der offiziellen chinesischen Website zur Seidenstraßeninitiative wurden 139 sog. Memorandums of Understanding (MoU-Abkommen) im Rahmen der BRI geschlossen. Neben 138 Ländern unterzeichnete auch ein Länderbündnis, die Afrikanischen Union, ein solches Abkommen mit China, so der Stand Anfang 2021. Das Reich der Mitte hatte sich in den frühen Jahren der 2013 präsentierten Initiative klar auf den asiatischen und europäischen Raum konzentriert, während Afrika, Südamerika sowie die pazifischen Staaten später in den Fokus rückten.

(Quelle: <http://www.ciis.org.cn>)

Damit haben fast 70% aller Länder der Welt ein Abkommen zur BRI unterzeichnet. Jedoch beschränkt China seine Aktivitäten nicht nur auf Länder mit BRI-MoU. In Brasilien investiert China beispielsweise in die Digitalisierung und die Entwicklung von Häfen, ohne dass ein BRI-MoU abgeschlossen wurde. In der Europäischen Union haben bereits 18 der 27 Mitgliedstaaten ein Abkommen im Rahmen der BRI mit China getroffen. Rumänien war hier 2015 der erste Unterzeichner. Viele folgten, bis 2019 Zypern als vorerst letztes EU-Land der Initiative beitrug. Deutschland hat kein solches MoU unterzeichnet. Auch die anderen acht EU-Staaten ohne Abkommen liegen in Westeuropa. Europa verliert aufgrund der Bevölkerungsentwicklung stark an Gewicht.





RECP – Größte Freihandelszone der Welt

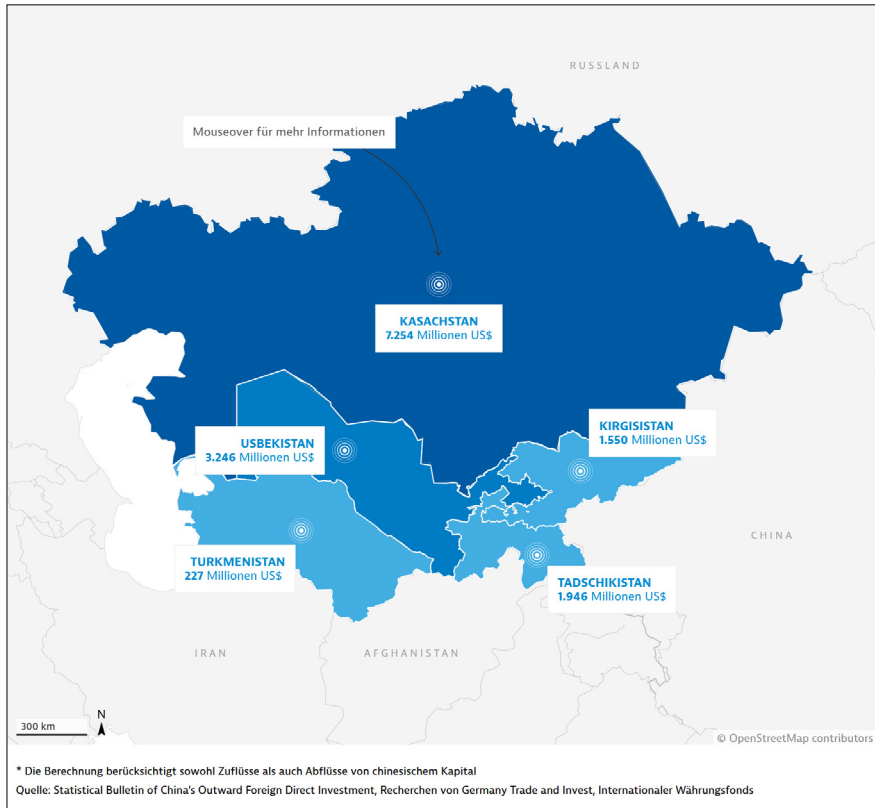
- Entstand im November 2020 auf Initiative der ASEAN-Staaten.
- 15 Vertragsländer – China, ASEAN, Südkorea, Japan, Neuseeland, Australien
- Das Abkommen umfasst etwa 30% des Welthandelsvolumens, 30% des weltweiten Bruttoinlandsprodukts und mit 2,2 Mrd. Menschen etwa 30% der Weltbevölkerung.



(Quelle: Wikipedia)

- gute Handelspolitische Anbindung an Chinas ASEAN-Infrastrukturprogramm
- Vereinfachung von chinesischen Wirtschaftszonen in den ASEAN-Ländern

Zentralasien



Laut Hochrechnungen der GTAI summierten sich die gesamten ausländischen Direktinvestitionszuflüsse in den fünf zentralasiatischen GUS-Republiken Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan in den Jahren 2010-2019 auf 300 Mrd. USD. Dabei kam China auf einen Anteil von 12%. Für das recht geringe Gewicht Chinas am Investitionsvolumen gibt es zwei Hauptgründe: Westliche Investoren dominieren das kapitalträchtige Investitionsgeschehen im Öl- und Gassektor Kasachstans. Außerdem wollen immer mehr Akteure aus anderen Ländern von den Geschäftschancen in der Region profitieren und konkurrieren erfolgreich mit Anbietern aus China.

China-Russland

China-Russland-Partnerschaft – Schlüssel zum Ausgleich der US-Hegemonie. Eine Anti-US-Allianz sei jedoch unnötig und nicht zeitgemäß, so China.org.cn.

Europas Zukunft entscheidet sich in Afrika

Neueste Weltbevölkerungsprognose für 2100

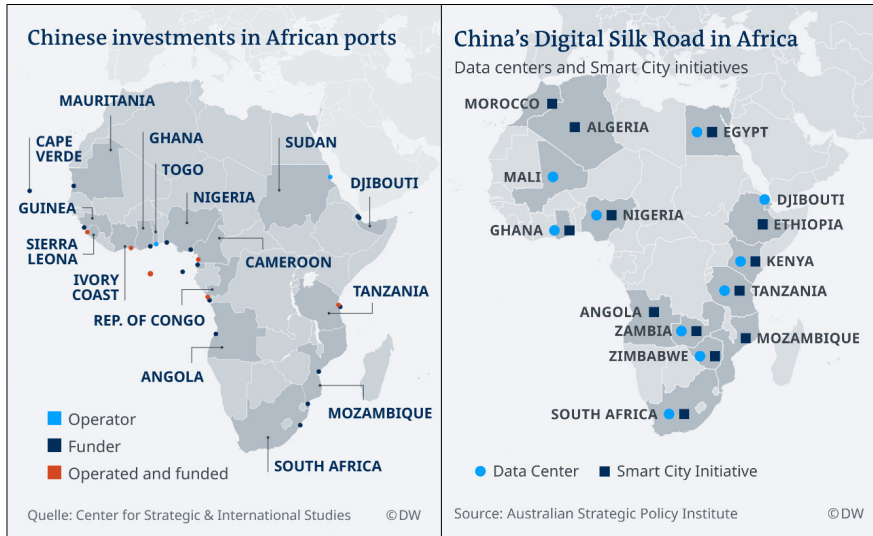
- 1.093 Mio. Einwohner in Indien
- 791 Mio. Einwohner in Nigeria
- 732 Mio. Einwohner in China
- 416 Mio. Einwohner in der EU

Erdbevölkerung erreicht 2064 ihren Höchststand mit 9,7 Mrd. Menschen

(Quelle: University of Washington 2020)

Die koloniale Vergangenheit wird zurzeit neu aufgearbeitet. Die nachkoloniale Entwicklungshilfe brachte keine nachhaltige Entwicklung. Die Infrastruktur ist auf Europa ausgerichtet und Flüge in Nachbarländer gehen oft über Paris oder London; die Digitalisierung bringt jedoch Informationen über Lebensentwürfe in alle Winkel der Erde.

China hatte selbst unter Kolonialismus zu leiden. Das chinesische Entwicklungsmodell zeigte enormen wirtschaftlichen Erfolg. Neue Wirtschafts- und Finanzierungspartner erhöhen nun die Verhandlungsmacht afrikanischer Staaten.



Neue afrikabezogene Infrastruktur – Industriezonen – Digitalisierung – Wirtschaftswachstum.

Das notwendige hohe Wirtschaftswachstum bringt auch europäischen Unternehmen neue Geschäftsmöglichkeiten; eine zunehmende Verarmung dagegen würde Europa enorme Probleme bereiten. Afrika braucht sein eigenes Entwicklungsmodell mit vielen Wirtschaftspartnern.

Neue Wirtschaftspartner, neue Lieferketten – Beispiel Batteriezellen

Bislang kommen Batteriezellen vor allem aus Südkorea und China – gut und günstig. Kann eine Produktion in Deutschland da mithalten? Das kann sie, sagt Sebastian Wolf. Er verantwortet für die chinesisch-amerikanische Firma Farasis den Aufbau der Zellfabrik bei Bitterfeld-Wolfen. Die Personalkosten, sagt er, machten in der Produktion wenig aus.

Andere Aspekte wögen schwerer: „Wir reden da über Logistikkosten aus China nach Europa. Wir reden auch über Zollgebühren, die natürlich jetzt immer dominanter werden. Also zusammengefasst kann man sagen, dass tatsächlich die Fertigung in Europa mittlerweile preisgünstiger ist als der komplette Import aus China.“ Außerdem könne eine Produktion vor Ort in Europa beim Thema „CO₂-Rucksack“ helfen, denn Ziel sei es an die Kunden und Kundinnen in Europa CO₂-neutrale Batterien zu liefern, so Wolf weiter.

(Quelle: mdr.de 16.11.2020)

Der saarländische Ministerpräsident Tobias Hans (CDU) strahlte über das ganze Gesicht, als er die Nachricht verkündete: In seinem Bundesland baut das chinesische Unternehmen

SVolt zwei Werke zur Produktion von Batterien für Elektroautos auf. 2 Mrd. EUR investieren die Chinesen in den Orten Überherrn und Heusweiler, Stromspeicher für 300.000-500.000 E-Fahrzeuge sollen dort pro Jahr entstehen.

SVolt, das bisher 3.000 Mitarbeiter hat, verspricht im Saarland 2.000 neue Arbeitsplätze. „Wir wollen beim Strukturwandel der Automobilbranche ganz vorne mitfahren und unser Bundesland zu einem Hotspot für Innovation in Europa weiterentwickeln“, jubelte Hans über die Ansiedelung.

(Quelle: Die Welt 17.11.2020)

Der chinesische Hersteller CATL hatte im vergangenen Herbst mit dem Bau der Batteriefabrik in Thüringen begonnen, der erste Standort des Unternehmens außerhalb Chinas. Die neue Fabrik im Gewerbegebiet Erfurter Kreuz, in die CATL gut 1,8 Mrd. EUR investiert, soll zunächst Batteriezellen mit einer Gesamtkapazität von 14 GWh herstellen, später soll die Produktionskapazität der Anlage auf 24 GWh erhöht werden und rund 2.000 Arbeitsplätze bieten.

(Quelle: elektroauto-news.net 13.6.2020)

Exkurs: Saubere Antriebe brauchen saubere Rohstoffe

4.753 t Kobalt wurden hier im vergangenen Jahr gefördert. Insgesamt stemmt die Demokratische Republik (DR) Kongo 58% der weltweiten Kobaltproduktion. Gebraucht wird der Rohstoff vor allem für Lithium-Ionen-Batterien, die derzeit gängigsten in E-Autos, Smartphones oder Laptops.

Die DR Kongo belegte beim Index der menschlichen Entwicklung der Vereinten Nationen im Jahr 2019 Platz 179 unter 189 Staaten. Noch in den 1950er Jahren galt der Kongo als das am zweitbesten entwickelte Land Afrikas und lag bei der Wirtschaftsleistung auch weit vor asiatischen Ländern wie Südkorea. Der Wohlstand war jedoch extrem zugunsten der immer zahlreicher werdenden belgischen Siedler verteilt: Die Hälfte des Volkseinkommens lag bei den 1% Europäern.

Filmtipp: Entkolonialisierung – Kolonien befreien sich selbst (www.arte.tv/de/videos/086124-003-A/entkolonisieren-3-3)

Kritik an Kobalt-Produktion

- Kinderarbeit und Ausbeutung
- Finanzierung von Bürgerkrieg und gewalttätigen Verbrecherbanden
- Umweltschäden
- Korruption

Von der Chinese Chamber of Commerce for Metals, Minerals & Chemicals, einer staatlichen chinesischen Wirtschaftsvereinigung, wurde im Jahr 2016 die Responsible Cobalt Initiative (RCI) gegründet. Die RCI setzt sich verantwortungsvolle Kobalt-Lieferketten

zum Ziel und bezieht sich dabei vornehmlich auf den Sorgfaltspflichtfaden der OECD für Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikoländern als Regelwerk.

Mit Blick auf Nachhaltigkeitsstandards im Rohstoffsektor hat das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung gemeinsam mit dem britischen Department for International Development die Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit beauftragt, Richtlinien für soziale Verantwortung im Auslandsbergbau für die China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters zu entwickeln.

Ausführlich: Außenwirtschaftliche Praxis

Studien, Links

Seidenstraße-Datenbank des Mercator Institute for China Studies
www.merics.org/de/neue-seidenstrasse

Independent Task Force Report No. 70: China's Belt and Road – Implications for the United States, Jacob J. Lew und Gary Roughead (Chairs), Jennifer Hilman und David Sacks (Project Directors), Council on Foreign Relations (CFR), März 2021
www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/findings

Sebastian Heilmann: Die Seidenstraßen-Illusion – Mythen und Realitäten eines eurasischen Superkontinents unter chinesischer Vorherrschaft, März 2021
www.vontobel-stiftung.ch/DE/epub-fuer-android

Vereins Netzwerk Logistik: Die Chinesische Belt and Road Initiative – Chancen und Perspektiven, Juni 2020
[www.vnl.at/de/services/blog/studie-belt-road-initiative/?no_cache=1&News\[item\]=774](http://www.vnl.at/de/services/blog/studie-belt-road-initiative/?no_cache=1&News[item]=774)

IHK Bayern/Ifo-Institut: Megatrends im Welthandel: Die neue Seidenstraße, April 2019
www.ihk-muenchen.de/Content-Repository/ifo-Studie-Megatrends-im-Welthandel-Die-neue-Seidenstra%C3%9Fe.pdf

Bertelsmann Stiftung: Was der Westen entlang Chinas neuer Seidenstraße investiert, 2019
www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/Seidenstr_dt_2019_final.pdf

AHK/GTAI: Neue Seidenstraße – Chinas massives Investitionsprogramm, 2018
<https://www.gtai.de/resource/blob/46426/ad63d6a83b00d5501f0791bbf218965a/pub201801308001-20959-china-im-fokus-neue-seidenstrasse-data.pdf>

Die neue Seidenstraße auf der Schiene unter Berücksichtigung des EU-CN-Projekts Smart and Secure Trade Lanes (SSTL)

Konkurrenz oder Ergänzung zur Seeroute? Auswirkungen auf Logistik & Zollverwaltung

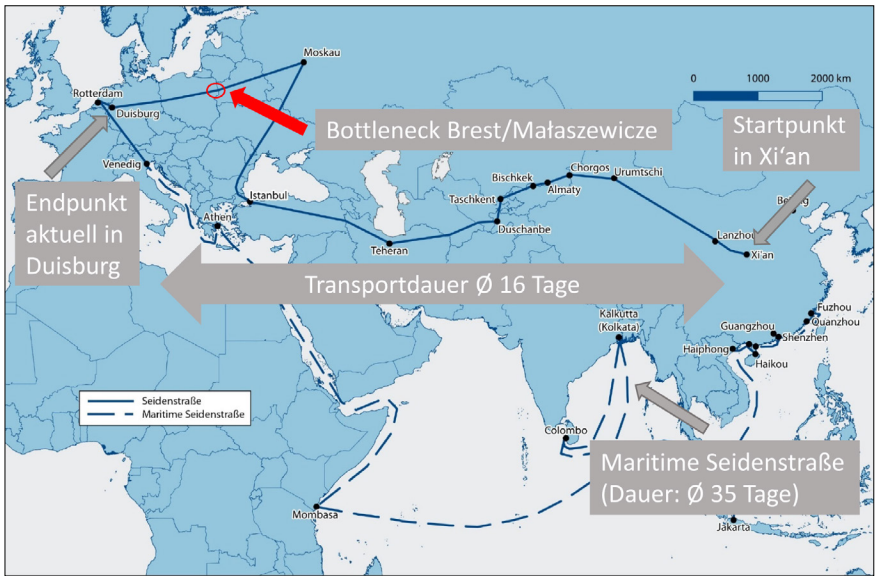
**Manfred Lindloff
Stellvertretender Leiter Zollamt Hamburg**

Thesen zum Vortrag

1. Die Seeroute und die Landroute stehen in Konkurrenz zueinander.
2. Der schienengebundene Verkehr wird auf Dauer ein Nischendasein fristen.
3. Die europäischen Zollverwaltungen und die Logistikbranche sind nicht ausreichend auf zusätzliche Warenverkehre vorbereitet.

Die Seidenstraße

- ursprünglich ein Netz aus Karawanenstraßen
- mit Einsetzen der Song-Dynastie 960 Verlagerung auf den Seeverkehr
- besonderes chinesisches Interesse an der Seeroute
 - 2005 befanden sich 13 Terminals unter chinesischer Leitung, 2017 bereits 51 Terminals
- ferner Ausweitung des Schienenverkehrs
- seit 2013 Bündelung chinesischer Infrastrukturprojekte unter dem Namen Belt and Road Initiative (BRI)
- Projektabschluss für das Jahr 2049 vorgesehen
- Anschluss von 65 Ländern mit einem Anteil von $\frac{2}{3}$ der Weltbevölkerung



Vor- und Nachteile

Landroute	
Vorteile	Nachteile
Transportzeit ø 16 Tage	begrenzte Transportmengen (ø 47 Container) pro Zug
neue Absatzmärkte dank wachsender Infrastruktur	hohe Transportkosten
Intensivierung bestehender Wirtschaftsbeziehungen	Bottleneck am Grenzübergang Belarus/Polen

Seeroute	
Vorteile	Nachteile
größere Transportmengen	mit im Schnitt 35 Tagen Transportdauer zeitintensiver
Anschluss der größten und bedeutendsten Häfen	
geringere Transportkosten (≈ 1.000 EUR/TEU)	

Auswirkungen auf die Logistik

- geringe Transportmengen fordern mehr Verbindungen und damit Koordinierungsaufwand
 - Gesamtcontainerzugverkehr zwischen China und EU:
 - 2017 pro Woche Ø 71 Containerzüge á Ø 47 Container (175.000 Container)
 - 2020 pro Tag Ø 30 Containerzüge á Ø 47 Container (> 500.000 Container)
 - zum Vergleich: Containerumschlag (2020) im Hafen Hamburg: 8,5 Mio. (TEU)
- Schaffung neuer Arbeitsplätze bei weiterem Ausbau der Infrastruktur
- geringere Transportdauer bietet Vorteile in der Disposition
- Aufteilung von Transportrisiken auf mehrere Verkehrsträger

Auswirkungen auf die Zollverwaltung

- steigendes Abfertigungsaufkommen
- erhöhter Kontrollaufwand

Aber:

- kein neuer Arbeitsauftrag
- fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung tragen ebenfalls zu einer effizienten Abfertigung bei (in DE z.B. durch fortlaufende Weiterentwicklung des IT-Fachverfahrens ATLAS)

- europäische Zollverwaltungen müssen mit dem steigenden Warenverkehr mithalten
- Zollverwaltungen zeigen bereits große Flexibilität im Umgang mit ansteigendem Warenverkehr (z.B. beim Brexit)
- Qualität und Geschwindigkeit der Abfertigung müssen ebenso sichergestellt werden wie die effektive Kriminalitätsbekämpfung im grenzüberschreitenden Warenverkehr

Konkurrenz oder Ergänzung zur Seeroute?

- bietet Vorzüge beim Transport dringend benötigter Waren
- Schienennetz und zulässige Zuglängen limitieren, unterschiedliche Spurweiten zwischen Belarus und EU erfordern ein Umkranken der Container bei Grenzübertritt
- Hauptwarenstrom weiter über den Seeverkehr
- Vorfälle wie die Blockade des Suezkanals zeigen die Notwendigkeit gut funktionierender Alternativrouten auf

→ insgesamt eine sinnvolle Ergänzung aber keine Alternative

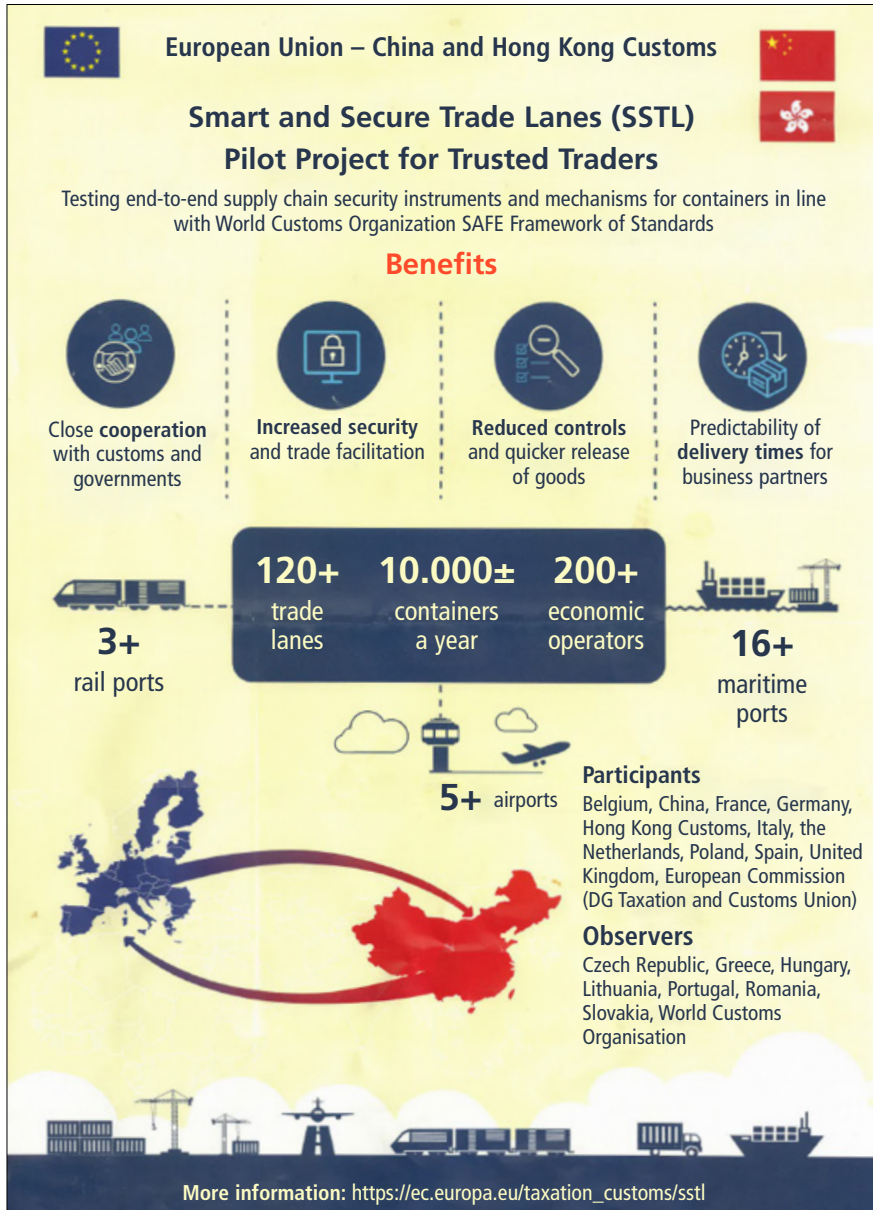
Pilotprojekt SSTL

- das Projekt „Smart and Secure Trade Landes“ wurde 2006 gegründet
- Teilnehmer sind die Europäische Union, China und Hongkong
- beinhaltet den Aufbau sicherer Lieferketten zwischen Versender und Empfänger (End-to-End Supply Chain) nach den Maßgaben des WCO SAFE Framework of Standards
- Beteiligte einer sicheren Handelskette profitieren von vereinfachter Zollabfertigung, da detaillierte Vorgangsdaten bereits vor dem Versand an den Bestimmungsstaat übersandt werden und so etwaige Kontrollbedürfnisse schon vorab erkannt werden

Zusammenwirken der neuen Seidenstraße mit dem Pilotprojekt SSTL

SSTL bietet die Möglichkeit einer Überlastung des Bottlenecks am Grenzübergang Belarus/Polen entgegenzuwirken:

- zu vereinbarten „Trade Lanes“ stehen frühzeitig detaillierte Informationen zur Verfügung
- Unklarheiten können bereits im Vorwege ausgeräumt werden
- Kontrollen werden auf ein erforderliches Minimum beschränkt oder durch Vorabkontrollen vermieden
- der Warenfluss wird beschleunigt



Fazit

Stehen die Seeroute sowie die Landroute in Konkurrenz zueinander?

- überwiegende Abwicklung der Warenverkehre weiterhin im Seeverkehr
 - Erschließung und Einbezug neuer Gebiete in den Welthandel
 - Unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Verkehrsträgerart eignen sich beide Transportwege für unterschiedliche Bedürfnisse.
- Es findet eine Ergänzung statt.

Wird der schienengebundene Verkehr auf Dauer ein Nischendasein fristen?

- Schienenverkehr bietet die Möglichkeit größere Mengen günstiger als per Luftfracht zu liefern.
 - Schienenverkehr ist bedeutend schneller als der Seeweg.
 - bietet Vorzüge insbesondere in Krisensituationen
- Transportmengen werden weiter zunehmen, im Verhältnis aber weiterhin niedrig bleiben.

Sind die europäischen Zollverwaltungen und die Logistikbranche nicht ausreichend auf zusätzliche Warenverkehre vorbereitet?

- Logistikbranche wächst mit den ansteigenden Warenströmen
 - Innerhalb der EU wurden bereits frühzeitig Überlegungen zu einer effizienten Ausgestaltung der Zollabwicklung angestellt.
 - Aktuelle Entwicklungen wie etwa der Umgang mit zusätzlichen Warenströmen aufgrund des Brexit zeigen auf, dass flexibel und zielgerichtet reagiert wird.
- Durch die Fortführung aktueller Bestrebungen und die Beibehaltung der Flexibilität kann die zielgerichtete Aufgabenerledigung zeiteffizient gestaltet werden.

Quellen

Grafiken:

1. www.sueddeutsche.de/reise/legendaere-reiseroute-die-seidenstrasse-marco-polos-maerchenwelt-1.1135394 (Artikel vom 31.8.2011, Stand 30.4.2021)
2. www.bpb.de/internationales/europa/ukraine/297931/karte-der-verlauf-der-neuen-seidenstrasse#:~:text=Die%20Neue%20Seidenstra%C3%9Fe%20verl%C3%A4uft%20von,Ozean%20und%20das%20Mittelmeer%20f%C3%BChrt (Stand: 30.4.2021)

Zahlen:

1. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1053059/umfrage/chinesische-terminals-entlang-der-maritimen-seidenstrasse/> (Veröffentlicht 20.9.2019, Stand 30.4.2021)
2. www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338 (Artikel vom 16.4.2020, Stand 30.4.2021)
3. www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag (Stand 30.4.2021)
4. <http://cargoterminalgroup.com/de/transittime.php> (Stand 30.4.2021)
5. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/handel-zwischen-europa-und-china-china-schickt-erstes-schiff-durch-die-nordostpassage-1.1752861 (Artikel vom 23.8.2013, Stand 30.4.2021)
6. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1051011/umfrage/zuege-zwischen-europa-und-china> (Stand 4.5.2021)
7. www.klimareporter.de/international/eiserne-seidenstrasse-profitiert-von-corona (Artikel vom 7.1.2021, Stand 4.5.2021)

Facilitation, Security Policies and Technological Innovation of the China Customs under the Belt and Road Initiative

Assoc. Prof. Liu Xinxia

Chinese Academy of Customs Administration, Qinhuangdao, China

Prof. Chen Hui

President of the Chinese Academy of Customs Administration,
Customs Law Research Association of the Shanghai Law Society,
Qinhuangdao, China

Overview

- Background
- Reform of Institutions and Functions of Chinese Customs
- Legislation and Policies related to Trade Security and Facilitation of China Customs
- '3S' Cooperation and the Innovative Practices of Technology Aided Customs Control

Background

- The Belt and Road Initiative
- global trade security and facilitation of customs clearance

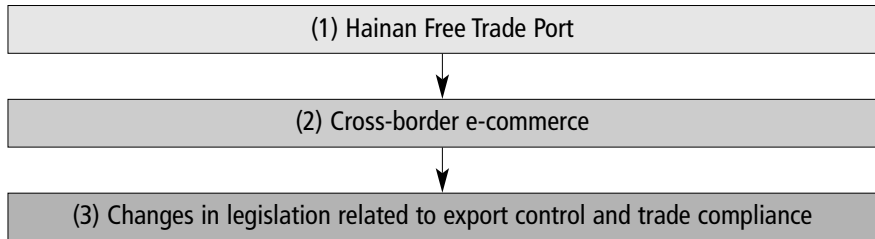




Reform of Institutions and Functions of Chinese Customs



Legislation and Policies related to Trade Security and Facilitation of China Customs



Hainan Free Trade Port

General Policies (1 June 2020)

- trade
- investment
- cross border capital flow
- talents
- transportation
- secure and orderly flow of data

Policies and new achievements in customs affairs



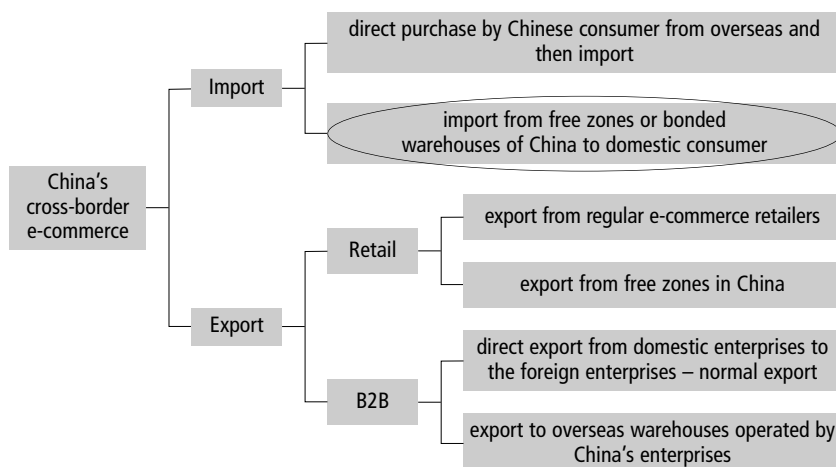
Cross-border e-commerce

In general, e-commerce is developing well

The number of shipments inspected and released on import and export lists by customs' cross-border e-commerce management platform rose to 2.45 billion in 2020. That is a year on year increase of 63.3% and four times the number in 2017.

Customs' policy support and management

- Regulatory policies for cross-border e-commerce are issued.
- Regulatory policies are being enacted for the management and credit management (platform and logistics) of cross-border e-commerce companies.



Changes in legislation related to export control and trade compliance

Export Control

- Overview of the new Export Control Law.

Solid waste is completely prohibited and the use of renewable resources increased

- Solid waste completely prohibited.
- Utilization of renewable resources.

'3S' Cooperation and the Innovative Practices of Technology Aided Customs

Based on Smart Customs, improve customs control for greater openness

- Intelligent Image Inspection: bringing new functions to China customs' non-intrusive inspection (NII) equipment
- to ensure trade security and customs clearance facilitation with radiation detection technology

Improving operational efficiency at ports of entry through the development of Smart Borders

- Smart Ports: building a fully embedded and informationwise smart port-system capable of full dimensional perception
- Single Window: unified standards, information sharing, and inter-connected border management

Facilitate Global Trade via Smart Connectivity

- enable the steady growth of China-Russia trade through information sharing on Customs control
- achieve greater openness and trusted data sharing through blockchain technology

The Belt and Road Initiative

Sabine Henzler

Direktorin GD Zoll und Steuern, EU-Kommission, Brüssel, Belgien

EU's Connectivity Strategy with Asia and China

Features

- strategic investment in infrastructure offers **new opportunities** for economic and social development.
- it brings **economic and political interdependencies** with potential implications for:
 - **the economy** via trade routes, value chains, access to strategic resources,
 - **the governance** like norms and standards and
 - **the security**, including digital security, economic security, human rights and the rule of law.

Principles

- The EU's approach to connectivity is set out in the 2018 Strategy connecting Europe and Asia.
- It takes into consideration a number of principles such as:
 - adherence to market rules,
 - EU and international requirements and standards,
 - sustainability,
 - level playing field,
 - inclusivity.
- Partnerships under this umbrella offer an opportunity to advocate for EU key policies, especially the Green Deal and Digital Strategy.

Customs Cooperation, Mutual Assistance Agreement and Strategic Framework

- The EU and China are currently two of the three largest traders in the world by trading goods on average over EUR 1 billion a day.
- in 2004: first EU-China Agreement on Customs Cooperation and Mutual Administrative Assistance (CCMAA)
- operationalisation and update: Strategic Framework – updated every three years
- New Strategic Framework for Customs Cooperation 2021-2024 under finalisation

The 2021-2024 Strategic Framework for Customs Cooperation

- The Strategic Framework 2021-2024 covers all the main areas of our customs cooperation with China: AEO mutual recognition, SSTL, IPR, Anti-fraud, environmental fraud and statistics.
- particular focus:
 - **product safety** (importance highlighted also in pandemic)
 - **strengthened the engagement** of customs authorities
 - **drug precursors**
- high on the agenda: cooperation on **e-commerce** – to be further enhanced and developed
- consider upgrade of the current CCMAA Agreement with China into a state-of-the-art customs agreement

Elements of the ongoing evaluation of the CCMAA

- in line with better regulation guidelines, ongoing ex-post evaluation of the overall customs cooperation with China: study undertaken to ensure objective data collection and assessment
- First provisional results:
 - some parts of the customs cooperation work well and have contributed to further enhancements of the constructive collaboration, like notably AEO MR
 - other parts could certainly benefit from an improvement, like notably the implementation of the Mutual Administrative Assistance
- Based on the objective work of the external consultant, the European Commission is preparing its own evaluation which should come out shortly.

Trade facilitation & Compliance: two sides of one coin

- The principles and the modalities of customs cooperation with China are wide.
- These initiatives are mostly undertaken to promote trade.
- Facilitation of (legitimate) trade cannot take place without efficient and effective controls.
- EU faces challenges with China when it comes to compliance and enforcement:
 - 80% of seizures at the EU border on IPR-infringing goods come from China and Hong Kong
 - high number of undervaluation cases
 - exponential growth of e-commerce

- action (to be) taken:
 - Customs Action Plan – risk management/e-commerce
 - Customs Control Equipment
 - What else?

Podiumsdiskussion „Die neue Seidenstraße – Auswirkungen auf Logistik und Zollverwaltung“

**Moderation und Diskussionsleitung: Dr. Jan Thaler
EFA-Vorstand, Generalzolldirektion, Direktion V, Hamburg**

**Zusammengefasst von Dr. Karina Witte
Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster**

Zum Einstieg verwies Frau Prof. Dr. Rinnert auf die Teilnehmerumfrage darüber, ob das Projekt der neuen Seidenstraße das Verhältnis der Europäischen Union zu den Vereinigten Staaten negativ beeinflussen werde. 52% der Teilnehmer hielten eine solche Verschlechterung für möglich, 41% sahen diese nicht und knapp 10% waren unsicher.

Herr Dr. Harings richtete die Frage an Frau Henzler (EU-Kommission, DG TAXUD), wie die Blockchain-Technologie aktuell in der EU Anwendung finde.

Frau Henzler führte aus, dass Blockchain keine völlig neue Technologie sei. Es gebe ein aktuelles Projekt, betreffend den Einsatz von Blockchain im Bereich des E-Commerce, das zum 1.7.2021 starten solle. Jetzt bereits werde die Technologie zur Abwicklung der Verbrauchsteuer eingesetzt. Auch würden einige große Wirtschaftsunternehmen diese Technologie einsetzen, um in Zusammenarbeit mit den europäischen Häfen Schiffsendungen zu managen.

Zum deutsch-amerikanischen Verhältnis verwies sie auf die spürbare Verbesserung der Situation und wagte einen positiven Ausblick auf die kommende Zeit. Wie sich das auf den Welthandel auswirke, bleibe abzuwarten. Dies bedeute nicht, dass der Handel mit China abbreche. Vielmehr gelte es, die sich bietenden Gelegenheiten zu nutzen und voranzubringen.

Klimaschutz: Gestalterische Ansätze im Zoll- und Verbrauchsteuerrecht

Prof. Dr. Roland Ismer
Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Dekarbonisierung und CO₂-Bepreisung

Ambitionierte Dekarbonisierungsziele

- verschärfte Klimaschutzanstrengungen der EU, u.a. durch europäischen Green Deal
- Emissionsreduktionsziel 2030 für die EU: 55%
- Emissionsziel 2050 (!) für die EU: Klimaneutralität
- **grundlegende globale Transformation**; entsprechende Ankündigungen von angestrebter Klimaneutralität seitens China und der USA
- in Europa zentrale Rolle der CO₂-Bepreisung zur Gestaltung der Transformation; allerdings reicher Kontext von weiteren Instrumenten (regulatorisch, informatorisch, subventiv)
- **Bundesverfassungsgericht** (BVerfG – Klimaschutz) sieht Grundrechtsdimension und mahnt zur Eile:

„Das Grundgesetz verpflichtet unter bestimmten Voraussetzungen zur Sicherung grundrechtsgeschützter Freiheit über die Zeit und zur verhältnismäßigen Verteilung von Freiheitschancen über die Generationen. Subjektivrechtlich schützen die Grundrechte als intertemporale Freiheitssicherung vor einer einseitigen Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminderungslast in die Zukunft. (...)

Die Schonung künftiger Freiheit verlangt auch, den Übergang zu Klimaneutralität rechtzeitig einzuleiten. Konkret erfordert dies, dass frühzeitig transparente Maßgaben für die weitere Ausgestaltung der Treibhausgasreduktion formuliert werden, die für die erforderlichen Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse Orientierung bieten und diesen ein hinreichendes Maß an Entwicklungsdruck und Planungssicherheit vermitteln.“

Grundlagen der CO₂-Bepreisung

- Rechtfertigung nicht durch genaue Internalisierung von negativen Externalitäten, sondern als politisches Steuerungsinstrument
- CO₂-Bepreisung nur ein Teil des Instrumentenmixes

- Typologie der CO₂-Bepreisung
 - (Emissions-)Handelssysteme vs. Steuern
 - Einführung neuer Instrumente vs. Umbau bestehender Instrumente
 - Belastung klimaschädlichen Verhaltens oder Entlastung klimafreundlichen Verhaltens

Zentrale Herausforderungen

- Spannungsverhältnis zwischen der globalen Natur des Problems und derzeit territorial beschränkter Reichweite der Preisinstrumente; Carbon Leakage
- bei innerstaatlichen Instrumenten Einordnung in die Finanzverfassung, soweit keine europäischen Instrumente
- Verteilungsauswirkungen: Ausgleich für regressive Wirkungen (vertikale Dimension) und für Sonderlasten in der Übergangsphase (horizontale Dimension)

Aktuelle Entwicklungen in Deutschland

Instrumente

- Einführung eines **nationalen Brennstoffemissionshandels** für Wärme und Verkehr als Ergänzung des EU-Emissionshandels; Upstream-Ansatz knüpft an Inverkehrbringen, nicht Emissionen an
- **BEHG-Carbon-Leakage-Verordnung** vom Bundeskabinett beschlossen; bedarf noch der Zustimmung des Bundestags
- **Verfassungsrechtliches Problem** des Festpreises in der Übergangsphase und danach enger Preiskorridor (§ 10 BEHG): wirklich regulatorisches Instrument?
 - Je nach konkreter Ausgestaltung als Verbrauchsteuer nicht möglich (fehlender Typus; vgl. BVerfG zur Kernbrennstoffsteuer)
 - Drohende Umgehung der finanzverfassungsrechtlichen Vorgaben durch Festpreisinstrument; Existenz einer Bewirtschaftungsordnung?
- Verfassungsrechtliches Problem des Festpreises in der Übergangsphase: wirklich regulatorisches Instrument?
 - Aber: einheitliches Instrument mit Pilotphase
 - Einordnung in einen möglichen europäischen Kontext, wo dann Marktmechanismus zur Preisfestlegung erforderlich; intertemporaler Vorteil schwer realisierbar, wenn Übergang in einen europäischen Emissionshandel
 - Charakter als Pilotphase: Festpreislösung schneller umzusetzen, ermöglicht aber zugleich Aufbau der Institutionen
 - Konflikt zwischen grundrechtsfundiertem Handlungsdruck und Formenstrenge der Finanzverfassung; dogmatischer Nukleus: reicht ein „Weniger!“ für Bewirt-

schaftungsordnung? (Steinbach/Valta, JZ 2019, 1139 (1144) vs. Wernsmann, Rechtsgutachten, 2020; offen BVerfG – Wasserpfeffig); jetzt BVerfG – Klimaschutz mit Ansatz eines CO₂-Budgets

- Ende 2022 läuft **beihilferechtliche Genehmigung** von steuerlichen Vergünstigungen nach §§ 9b, 10 Stromsteuergesetz; 54f. Energiesteuergesetz aus (insbesondere Spitzenausgleich); derzeit Arbeiten an Nachfolgemodell (ausgeschriebenes Forschungsvorhaben; Kernfragen insbesondere Kreis der Begünstigten)

Entwicklungen in der EU

Überblick

- Als Folge des europäischen Green Deal umfassende Arbeiten der Kommission, die noch im zweiten Quartal 2021 in Gesetzesinitiativen münden sollen:
 - klimafreundliche Neufassung der Energiesteuerrichtlinie
 - erneute Novellierung der EU-Emissionshandelsrichtlinie
 - Vorschlag für einen CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM)

Vorschlag für einen CBAM

- bisheriger Schutz gegen Verlagerungseffekte nicht überzeugend (kein Preissignal entlang der Wertschöpfungskette; zusätzliche freie Zuteilung möglicherweise **anfechtbare Subvention** nach WTO-Recht, vgl. United States Department of Commerce, International Trade Administration, [C-475/841] Forged Steel Fluid End Blocks from Italy: Final Affirmative Countervailing Duty Determination, FR Doc. 2020–27336; *Ismer u.a.* (2021))
- daher Ergänzung des EU-Emissionshandels um CBAM für ausgewählte Sektoren; politische Festlegung auf WTO-Kompatibilität (richtig!)
- mehrere konkurrierende Modelle; zentrale Entscheidung zwischen Einbeziehung von Importen (bzw. auch von Exporten) in den Emissionshandel oder Schaffung einer Verbrauchsabgabe auf CO₂-intensive Materialien wie Stahl, Zement, Aluminium etc.
- unterschiedliche Ideen zur kostenfreien Zuteilung; wohl nicht für klimaneutrale Prozesse
- **Kernherausforderungen:**
 - WTO-Konformität und Auswirkungen auf die internationalen Beziehungen (CBAM als Stick?)
 - Reichweite entlang der Wertschöpfungskette?
 - Erstattung für Exporte?
 - ggf. erforderliche extraterritoriale Verifikation
 - Anrechnung von Belastungen im Ausland?

- Ressource Shuffling?
- Entscheidung über Fortführung der kostenfreien Zuteilung

Ausgewählte Literatur

- *Bach u.a.*, Nachbesserungen beim Klimapaket richtig, aber immer noch unzureichend – CO₂-Preise stärker erhöhen und Klimaprämie einführen. DIW aktuell 27 (2020)
- *Gerres u.a.*, Can Governments Ban Materials with Large Carbon Footprint? Legal and Administrative Assessment of Product Carbon Requirements, DIW Discussion Papers 1834
- *Grubb u.a.*, Planetary Economics: Energy, climate change and the three domains of sustainable development, 2014
- *Haussner*, Including Consumption in Emissions Trading, 2021
- *Ismer*, Klimaschutz als Rechtsproblem, 2014
- *Ismer*, Umweltschutz im Steuer- und Abgabenrecht, DStJG 39 (2016), S. 429-453
- *Ismer u.a.*, Climate Neutral Production, Free Allocation of Allowances under Emissions Trading Systems, and the WTO: How to Secure Compatibility with the ASCM, DIW Discussion Papers 1948
- *PirLOT*, Environmental Border Tax Adjustments and International Trade Law, 2017
- *Wernsmann*, Verfassungswidrigkeit der CO₂-Bepreisung nach dem Brennstoffemissions-handelsgesetz (BEHG), insbesondere im Zeitraum von 2021 bis 2025, Rechtsgutachten, 2020
- *Will*, Climate Border Adjustments and WTO Law: Extending the EU Emissions Trade System to Imported Goods and Service, 2019

Podiumsdiskussion „Klimaschutz: Gestalterische Ansätze im Zoll- und Verbrauchsteuerrecht“

**Moderation und Diskussionsleitung: Dr. Katja Roth
EFA-Vorstand, Richterin am BFH, München**

**Zusammengefasst von Dr. Karina Witte
Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster**

Aus dem Chat kam eine Anmerkung von Herrn Stühle betreffend das „Übereinkommen über das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Kodierung von Waren“, Harmonisiertes System oder HS genannt. Er verwies darauf, dass die Einordnung in der Theorie einfach möglich sei, in der Praxis aber immer wieder Schwierigkeiten aufträten.

Frau Grooby (Deputy Director Tariffs and Trade, WCO) bestätigte, dass es diese Probleme seit längerer Zeit und immer wieder gebe. Deswegen probiere die WCO, bestehende Unsicherheiten aufzulösen. Außerdem werde in einer aktuellen Studie in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsländern nach neuen Lösungen gesucht.

Herr Kühl fragte, ob es ein richtiger Ansatz sei, die Zollverwaltung im Bereich des Klimaschutzes einzusetzen und zu verpflichten. Vielmehr sei dies doch Aufgabe der internationalen Gemeinschaft, die nicht in dieser Weise übertragen werden könne. Würde auf diese Weise nicht Außenwirtschafts- und Zollrecht missbraucht?

Herr Prof. Dr. Ismer (Universität Erlangen) verwies darauf, dass die Welt sich in verschiedene Regionen teile und dass an einer Stelle angefangen werden müsse. In den letzten 15 Jahren gab es im weltweiten Handel praktisch keinen CO₂-Preis, um wirtschaftliche Ungleichbehandlung zu verhindern. Dies könne nicht weitergeführt werden, wenn genau diese Preise zur Erreichung von Klimaneutralität steigen müssten. Und auf diese Weise sei es natürlicherweise Aufgabe der Zollbehörden, diese Entwicklung zu überwachen. So seien sie dafür zuständig, mögliche klimabedingte Verbote und Beschränkungen durchzusetzen.

Zuletzt wurde das Ergebnis der Umfrage bekanntgegeben, ob es im Rahmen eines „Carbon Border Adjustment Mechanism“ eine Erstattung für Exporte geben solle. 55% der Teilnehmer verneinten diese Frage, 45% bejahten sie.

Das FedEx®-Urteil des EuGH

Grundlagen – Rezeption in den Mitgliedstaaten – Offene Fragen/Kritik

Assoz. Univ.-Prof. Dr. Thomas Bieber
Johannes Kepler Universität, Linz, Österreich

Dr. Tobias Bender
Richter am Finanzgericht Hamburg, Mitglied des Zollsensats, Hamburg

Popitz, UStG² (1921), S. 60f.

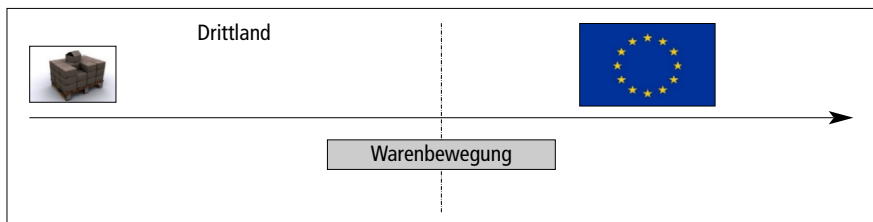
- „(...) Zahlreich sind die Zusammenhänge des UStG mit dem Zollrecht. Ein- und Ausfuhr spielen eine wichtige Rolle, die Regelung schließt sich vielfach, wenn auch nicht allgemein, an das Zollrecht an (...)“
 - *Popitz* tätigte diese Aussage zum deutschen Umsatzsteuergesetz (dUStG) 1919!
 - Verflechtungen zwischen Zoll und Umsatzsteuer schon lange vor einer europäischen Harmonisierung der Rechtsgrundlagen (vgl. z.B. § 15 Abs. 1 dUStG 1934; § 15 Abs. 5 österreichisches Umsatzsteuergesetz (öUStG) 1955 etc.)

Übersicht

- Grundlegung
- Das FedEx®-Urteil des EuGH vom 10.7.2019, C-26/18
- Die Rezeption von FedEx® in Österreich und Deutschland
- Offene Fragen/Kritik

Grundlegung

Vorgaben der MwStSystRL



- allgemeine Grundsätze für die Beurteilung einfuhrbezogener Rechtsfolgen
 - Umsatzsteuer als Verbrauchsteuer
 - Neutralitätsgrundsatz
- Art. 2 Abs. 1 Buchst. d), Art. 30, 60, 61, 70 und 71 MwStSystRL; Art. 77ff. UZK
- zollrechtlicher Annex und autonome Regelungen und mitgliedstaatliche Wahlrechte
- Einfuhr von Gegenständen als steuerbarer Umsatz
 - keine Konkretisierung des Einfuhrbegriffs durch Art. 2 Abs. 1 Buchst. d)
 - Einfuhr als Verbringung von Gegenständen aus einem Drittland in die Union durch einen Steuerpflichtigen oder eine Privatperson
 - Unterscheidung zwischen Unions- und Nicht-Unionsgegenständen (Art. 30)
- Varianten der Einfuhrtatbestandserfüllung
 - Verbringung eines Nicht-Unionsgegenstands in die Union, ohne dass der Nicht-Unionsgegenstand im EU-Eintrittsmitgliedstaat einem besonderen Zollverfahren unterliegt
 - Einfuhrort dort, wo der Nicht-Unionsgegenstand zum zollrechtlich freien Verkehr überlassen wird oder die Grenze überschreitet (Art. 30 i.V.m. Art. 60)
 - Einfuhrumsatzsteuer(EUSt)-Schuldentstehung durch Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr
 - Nicht-Unionsgegenstand unterliegt nicht mehr einem besonderen Zollverfahren
 - Einfuhrort dort, wo der Nicht-Unionsgegenstand einem besonderen Zollverfahren nicht mehr unterliegt (Art. 30 i.V.m. Art. 61)
 - EUSt-Schuldentstehung dadurch, dass der Nicht-Unionsgegenstand einem besonderen Zollverfahren nicht mehr unterliegt (Art. 30 i.V.m. Art. 71)
 - „Nicht mehr unterliegen“ entscheidend (z.B. Urteil vom 1.6.2017, Wallenborn Transports, C-571/15, EU:C:2017:417)

Nationale Umsetzung im deutschen und österreichischen UStG

- Überblick und Wesensmerkmale
 - § 1 Abs. 1 Nr. 4 dUStG: Einfuhr von Gegenständen im Inland (EUSt)
 - § 1 Abs. 1 Ziffer 3 öUStG: Einfuhr von Gegenständen (EUSt)
 - EUSt keine eigene Steuer, sondern integrativer Bestandteil des UStG
 - Teilbereiche der EUSt als zollrechtlicher Annex
- Generalklausel des § 21 Abs. 2 dUStG/§ 26 Abs. 1 öUStG: sinngemäße Geltung der Rechtsvorschriften für Zölle für die EUSt

- „Sinngemäße Geltung“?
 - Bedeutet meines Erachtens, dass der Sinn und Zweck der EUST über die Anwendbarkeit einer zollrechtlichen Bestimmung entscheidet.
- Einfuhrort, EUST-Schuldentstehung und EUST-Schuldner
 - keine Umsetzung der Art. 60, 61, 70, 71, 201 und 202 MwStSystRL
 - Einfuhrort (§ 21 Abs. 2 dUStG/§ 26 Abs. 1 öUStG i.V.m. Art. 87 UZK)
 - EUST-Schuldentstehung (§ 13 Abs. 2 i.V.m. § 21 Abs. 2 dUStG i.V.m. Art. 77ff. UZK; § 19 Abs. 5 i.V.m. § 26 Abs. 1 öUStG i.V.m. Art. 77ff. UZK)
 - EUST-Schuldner (§ 13a Abs. 2 i.V.m. § 21 Abs. 2 dUStG i.V.m. Art. 77ff. UZK; § 19 Abs. 5 i.V.m. § 26 Abs. 1 öUStG i.V.m. Art. 77ff. UZK)

Das FedEx®-Urteil des EuGH vom 10.7.2019, C-26/18

Ausgangslage

- Sachverhalt
 - Im Transit aus Drittland über Deutschland nach Griechenland werden Pakete der zollamtlichen Überwachung entzogen bzw. vorschriftswidrig verbracht. Sendungen gelangen unstreitig nach Griechenland.
- Entstand eine EUST-Schuld in Deutschland?
- Lösung nach dem Wortlaut von Art. 30 Abs. 1, Art. 60, 61 MwStSystRL
- Ausgangspunkt (Rn. 91 SchIA GA Campos vom 12.1.2016, Eurogate/DHL): „Vergleichbar heißt jedoch nicht identisch, weshalb sich der Gerichtshof dafür ausspricht, das Entstehen der Zollschuld und der Mehrwertsteuerschuld unabhängig voneinander zu prüfen. Dies kann auch nicht anders sein, berücksichtigt man, dass sie unterschiedlicher Natur sind und der Unterschied noch verstärkt wird, wenn die Zollschuld in Wirklichkeit nicht infolge der Einfuhr von Waren in das Zollgebiet im ordnungsgemäßen Verfahren entsteht, sondern aufgrund der Nichterfüllung bestimmter Voraussetzungen oder Verpflichtungen.“

Gründe

- Rn. 44: „Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs kann neben der Zollschuld eine Mehrwertsteuerpflicht bestehen, wenn aufgrund des Fehlverhaltens, das zur Entstehung der Zollschuld führte, angenommen werden kann, dass die fraglichen Waren in den Wirtschaftskreislauf der Union gelangt sind und somit einem Verbrauch, d.h. dem mit Mehrwertsteuer belasteten Vorgang, zugeführt werden konnten.“
- Zollrechtlicher Verstoß führt nur grundsätzlich zum Eingang in den Wirtschaftskreislauf (Rn. 46f.). Die Vermutungswirkung des zollrechtlichen Verstoßes kann widerlegt werden. Hierzu muss nachgewiesen werden, dass die Ware in einem anderen Mitgliedstaat in den Wirtschaftskreislauf gelangt ist (Rn. 48).

Einordnung

- Erste EuGH-Entscheidung, die man (als Zollrechtler) nicht mehr mit dem Wortlaut der MwStSystRL erklären kann.
- Erklärungsversuch: Mehrwertsteuerliche Folgen einer zollrechtlichen Unregelmäßigkeit sind in der MwStSystRL nicht geregelt (vgl. Rn. 91 SchIA GA Campos, Eurogate/DHL).
- Lückenfüllung durch ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal: Eingang in den Wirtschaftskreislauf (WKL)

Folgerungen für das EUST-Recht

- EUST-Recht ≠ Zollrecht
- EUST-Recht entspricht meistens, aber nicht immer, dem Zollrecht
- Bewusstsein für Inhalt und Grenzen der Verweisung in § 21 Abs. 2 dUStG
- Verhältnis von MwStSystRL und § 21 Abs. 2 dUStG/§ 26 Abs. 1 öUStG:
 - Über die Generalklauseln gelten die zollrechtlichen Vorschriften sinngemäß als **mitgliedstaatliches Recht** (vorbehaltlich Art. 71 Abs. 1 Unterabs. 2 MwStSystRL).
 - grundsätzlich **gilt** der Anwendungsbefehl des § 21 Abs. 2.
 - MwStSystRL ist nur bzgl. **Ziel** verbindlich (Art. 288 Abs. 3 AEUV) → Ihre materiellrechtlichen Regelungen sind daher grundsätzlich nicht unmittelbar in den Mitgliedstaaten anwendbar.
 - **Unionsrechtliche Grenze**: Die Generalklauseln gelten nur insoweit nicht, wie die Inbezugnahme des Zollrechts gegen EU-Recht verstößt.
 - MwStSystRL als **Auslegungshilfe** bei der Auswahl der im konkreten Fall entsprechend anwendbaren zollrechtlichen Vorschrift (Beispiel: Einfuhrumsatzsteuerrechtliche Erklärung gemäß Art. 22 UZK analog zur Inanspruchnahme der Steuerbefreiung nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 UStG, FG Hamburg, 4 K 47/18)

Die Rezeption von FedEx® in Österreich und Deutschland

Definition „Eingang in den Wirtschaftskreislauf“

- Ausgangspunkt Rn. 44 Urteil FedEx®: Konnten die Waren einem Verbrauch, d.h. dem mit Mehrwertsteuer belasteten Vorgang, zugeführt werden?
- Erste Annahme: Gebrauch ist im Verbrauch enthalten (vgl. Art. 124 Abs. 1 Buchst. k) UZK)
- Zweite Annahme: MwStSystRL will nur binnenmarktrelevante Vorgänge erfassen
- **Arbeitsdefinition**: Eine Ware ist in dem Mitgliedstaat in den Wirtschaftskreislauf (WKL) der EU eingegangen, in dem – über den Transit hinaus –

- sie Gegenstand einer Lieferung (Art 14 ff. MwStSystRL) ist,
- mit ihr oder an ihr eine Dienstleistung (Art. 24 ff. MwStSystRL) erbracht wird oder
- durch ihre Verwendung ein steuerbarer Umsatz (insbesondere eine Dienstleistung) substituiert wird.

Widerlegung der Vermutungswirkung des zollrechtlichen Verstoßes

- Zoll muss zollrechtlichen Pflichtenverstoß beweisen.
- Dann gilt die aus der MwStSystRL entwickelte Rechtsvermutung, dass eine Ware am Ort des zollrechtlichen Pflichtenverstoßes in den WKL eingegangen ist.
- Steuerschuldner kann das Gegenteil beweisen (§ 155 FGO i.V.m. § 292 Satz 1 ZPO), nämlich, dass die Ware nicht dort in den WKL eingegangen ist.
- Wie geschieht das? Freibeweis
- Nachweis der Ausfuhr (Inlandssachverhalt) oder Nachweis der Einfuhr in Drittland (Auslandssachverhalt, § 90 Abs. 2 AO)
- Gleichzeitig gilt die Sachaufklärungspflicht (§ 88 AO/§ 115 BAO).

Übertragung von FedEx® auf andere Fallgruppen

- Sicherstellung im Transit (gescheiterter Transit) (FG Hamburg 4 K 123/15; NZB VII B 46/20)
- Zerstörung ohne Transit (FG Hamburg 4 K 64/17, rk)
- Schmuggelfälle (FG Hamburg 4 K 123/15; NZB VII B 46/20)
- Transportmittel
 - Flugzeuge (FG München 14 K 108/17, 14 K 2649/16; FG Hamburg 4 V 28/20)
 - Autos (FG Baden-Württemberg 11 K 2256/17)
- **§ 21a Abs. 6 Satz 2 dUStG** (ab 1.7.2021): „Einfuhrumsatzsteuer für nicht zustellbare Sendungen gilt als nicht entstanden (...), **wenn ausgeschlossen ist, dass die Waren im Inland in den Wirtschaftskreislauf eingehen.**“

„Verfahren 42“

- keine Anwendung der Vermutungsregeln aus FedEx®
- Mit Überlassung in den zollrechtlich freien Verkehr geht Ware mehrwertsteuerrechtlich im Mitgliedstaat der Überlassung in den WKL der Union ein (FG Hamburg 4 K 47/18, Rev. VII R 10/21).
- Keine Berufung auf FedEx®, wenn nicht feststeht, in welchem Mitgliedstaat die verfahrensgegenständlichen Wirtschaftsgüter verbraucht worden sind und wo sie in den WKL der Union gelangt sind (BFG 26.8.2019, RV/7200013/2015).

Offene Fragen/Kritik

Übertragung von FedEx® auf andere Fallgruppen: Schmuggelfälle

- Verhältnis zu EuGH, Dansk Transport (C-230/08) ungeklärt
- Oberstes Verwaltungsgericht Litauens, Beschluss vom 30.9.2020 (C-489/20)
 - Sachverhalt: Zigaretten werden aus Belarus über „die Staatsgrenze geworfen“ und beim Transport in Litauen beschlagnahmt und später vernichtet.
 - Gericht bejaht mehrwertsteuerliche Einfuhr (Rn. 37 des Vorlagebeschlusses)

Ort des Eingangs in den WKL bei Transportmitteln

- EuGH, Urteil vom 3.3.2021, C-7/20 (Vorlage FG Düsseldorf vom 11.12.2019)
 - Wohnsitz ausschlaggebend?
 - Nutzung als Verkehrsmittel irrelevant?
- BFG, Erkenntnis vom 25.3.2021, RV/3200007/2020
- FG Hamburg, Beschluss vom 2.6.2021, 4 K 130/20 (C-368/21)

Erste Vorlagefrage: „Sind die Art. 30 und 60 [MwStSystRL] dahingehend auszulegen, dass der mehrwertsteuerrechtliche Ort der Einfuhr eines in einem Drittland zugelassenen Transportmittels, das unter Verstoß gegen zollrechtliche Vorschriften in die Union verbracht wird, in dem Mitgliedstaat liegt, in dem der zollrechtliche Verstoß begangen und das Transportmittel erstmals in der Union als Transportmittel benutzt wurde, oder in dem Mitgliedstaat, in dem Derjenige, der den zollrechtlichen Pflichtenverstoß begangen hat, ansässig ist und das Fahrzeug dort nutzt?“

Verstößt die entsprechende Anwendung der Ortsregel des Art. 87 Abs. 4 UZK auf die EUST gegen die MwSystRL?

- EuGH, Urteil vom 3.3.2021, C-7/20 (Vorlage FG Düsseldorf vom 11.12.2019)
 - keine Aussage dazu getroffen
- FG Hamburg, Beschluss vom 2.6.2021, 4 K 130/20 (C-368/21)

Zweite Vorlagefrage: „Für den Fall, dass der Ort der Einfuhr in einem anderen Mitgliedstaat als Deutschland liegt: Verstößt es gegen die [MwStSystRL], insbesondere deren Art. 30 und 60, wenn eine mitgliedstaatliche Vorschrift den Art. 87 Abs. 4 [UZK] für entsprechend auf die Einfuhrmehrwertsteuer anwendbar erklärt?“

Anwendung der Erlöschenstatbestände des Art. 124 Abs. 1 UZK auf die EUST gegen die MwStSystRL?

- **Buchst. e): Einziehung der Ware**
 - Oberstes Verwaltungsgericht Litauens, Beschluss vom 30.9.2020 (C-489/20)
 - Behörde: Zoll sei gemäß Art. 124 Abs. 1 Buchst. e) UZK erloschen
 - Zweite Vorlagefrage (sinngemäß): Verstößt es gegen Art. 2 Abs. 1 Buchst. d), Art. 70 MwStSystRL, dass die EUST gemäß Art. 124 Abs. 1 Buchst. e) UZK analog erlischt?
- **Buchst. f): Zerstörung unter zollamtlicher Überwachung**
- **Buchst. k): Verbringung ohne Verwendung/Verbrauch**
 - Problem: EUST-Schuld entsteht oft erst durch Verwendung; dann kann sie nicht nach Buchst. k) erlöschen.
- **Ausschlussgrund** des Art. 124 Abs. 6 UZK: Deutsche Zollbehörden haben sehr weites Verständnis von Täuschungsabsicht.

Podiumsdiskussion „Das FedEx®-Urteil des EuGH in der Rechtsprechung: Auswirkungen auf Steuerschuldnerschaft im Einfuhrumsatzsteuer- und Verbrauchsteuerrecht“

**Moderation und Diskussionsleitung: Dr. Thomas Weiß
EFA-Vorstand, Münster**

**Zusammengefasst von Prof. Dr. Frauke Schulmeister
Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster**

Herr Dr. Weiß dankte den Referenten für die ausführliche und strukturierte Aufbereitung des FedEx®-Urteils. Er fragte bei Frau Dr. Roth (Richterin beim BFH im VII. Senat) an, welche Fragen denn von Seiten des Publikums gestellt worden seien.

Sie referierte zunächst das Statement von Herrn Kühl, dass das Urteil des EuGH nicht überraschend ergangen sei. Es sei systematisch konsequent. Es breche mit der deutschen Sichtweise der Systematik des § 21 Abs. 2 UStG, wonach die Einfuhrumsatzsteuer immer im Gleichklang mit dem Zoll entsteünde. Dabei werde die Systematik von Zoll und Einfuhrumsatzsteuer endlich vom Kopf auf die Füße gestellt.

Herr Görtz aus Münster fragte anschließend nach, wie es sich mit der Einfuhrumsatzsteuer verhalten würde, wenn unklar sei, ob die Ware in den Wirtschaftskreislauf eingegangen sei (Stichwort: fehlender Nachweis).

Frau Haas-Bruni fragte aus Schweizer Perspektive nach, ob nicht das internationale Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren mit Drittländern angepasst werden müsste. Denn in Bezug auf die Schweiz sei das Urteil des EuGH ja nicht anwendbar. Hier entstehe die Einfuhrumsatzsteuerschuld zusammen mit der Zollschuld.

Auf das erste Statement von Herrn Kühl antwortete Herr Dr. Bender (Richter am FG Hamburg) zunächst, er gebe damit die Wahrnehmung vieler Verfahrensbeteiligter wieder. Es habe ein Umdenken in der Zollverwaltung stattgefunden. Die Zollverwaltung prüfe jetzt immer genau, ob die zollrechtlichen Vorschriften auf die Einfuhrumsatzsteuerentstehung sinngemäß anzuwenden seien. Es sei aus Praktikabilitätsgründen zunächst immer das Bestreben der Zollverwaltung gewesen, einen Gleichlauf zwischen Zoll und Einfuhrumsatzsteuer herzustellen. Der EuGH habe aber einen Perspektivwechsel vollzogen. Die mitgliedstaatlichen Vorschriften dürften dabei nicht gegen die Systemrichtlinie verstoßen. Von daher danke er Herrn Kühl für das kurze und prägnante Statement.

Zur Frage von Herrn Görtz antwortete Herr Dr. Bender, der Zoll sei beweisbelastet für den zollrechtlichen Verstoß. Der Zollbeteiligte müsse jetzt den Gegenbeweis führen,

dass die Ware nicht in den Wirtschaftskreislauf eingegangen sei. Dabei handele es sich um einen Vollbeweis zur Entkräftung der Vermutungswirkung.

Herr Dr. Bender äußerte sich zudem verwundert, warum in der Schweiz die vom EuGH entwickelte Systematik nicht gelten sollte.

Herr Prof. Dr. Bieber antwortete anknüpfend, in Bezug auf die Parallelität zwischen Zoll und Einfuhrumsatzsteuer habe sich nichts geändert. Man habe immer die Anknüpfung an die zollrechtlichen Vorschriften zu Grunde gelegt, auch wenn es um zollwertrechtliche Aspekte ginge. Man müsse diese Problematik jetzt nur differenzierter betrachten. Grundsätzlich müsse diese Verwebung von Zoll und Einfuhrumsatzsteuer auch weiterhin bestehen bleiben.

Herr Lux erörterte im Anschluss, dass nationales Recht die Zuständigkeit für die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer nicht regeln könnte. Dies könne nur mitgliedstaatübergreifend geregelt werden.

Außerdem stellte er noch Folgendes klar: Wenn ein Rechtsverstoß in der Schweiz begangen würde, die Ware aber anschließend in den Wirtschaftskreislauf in Deutschland gelangen würde, so könnte die Einfuhrumsatzsteuer unter Zugrundelegung der vom EuGH in seinem Urteil entwickelten Systematik nur in Deutschland erhoben werden. Eine Erhebung in der Schweiz käme nicht in Betracht, da es ja ansonsten zu einer Doppelbesteuerung kommen würde. In diesem Lichte müsste auch das Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren ausgelegt werden.

Dann hob er noch hervor, dass in dem Fall, in dem eine Ware in einem Mitgliedstaat verschwunden sei, in diesem Fall in Österreich, auch Österreich für die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zuständig sei.

Herr Dr. Bender dankte in diesem Zusammenhang noch einmal für den Hinweis, dass nur der EuGH auslegen könne, wie der Art. 30 der Richtlinie zu verstehen sei. Prof. Dr. Bieber wies in dem Zusammenhang darauf hin, dass die Erhebungsmodalitäten durchaus in die Disposition der Mitgliedstaaten gestellt worden seien.

Mit diesem Beitrag endete die lebhaft geführte Diskussion.

Neues von der EU-Kommission

Dr. Annegret Rohloff

GD Steuern und Zollunion, EU-Kommission, Brüssel, Belgien

Überblick

- Änderungen im Zollrecht der EU 2021
 - Inkrafttreten der ersten Phase des ICS2 seit dem 15.3.2021
 - neue Mehrwertsteuer- und Zollregeln zum grenzüberschreitenden E-Commerce seit dem 1.7.2021
- Zwischenevaluierung des UZK
- Pilotprojekt mit E-Commerce-Plattformen

Inkrafttreten der ersten Phase des Import Control Systems 2 (ICS2) – 15.3.2021

- schrittweise Umsetzung des neuen elektronischen Systems für die Einreichung der summarischen Eingangsmeldung (ENS):
 - Phase 1: 2021 für Post- und Expresssendungen (vor dem Beladen)
 - Phase 2: 2023 für die gesamte Luftfracht
 - Phase 3: 2024 für See-, Straße und Schiene
- ICS2 soll ein Plus an zusätzlicher Sicherheit schaffen, die über die bestehenden Sicherheitsanforderungen der zivilen Luftfahrt hinausgeht.
- Die erste Phase betrifft Anbieter von Kurier- und Postdiensten.
- Vorab-Frachtinformationen sind vor dem Beladen (PLACI) unter Verwendung eines Mindestdatensatzes (7 + 1) von ENS-Daten zu übersenden.
- Multiples Filing: Mit ICS2 können verschiedene Akteure (Versender, Beförderer usw.) die ENS-Angaben für eine einzelne Sendung einreichen.
- Vorab-Frachtinformationen werden von den EU-Zollbehörden genutzt, um eine Risikoanalyse zur Identifizierung unmittelbarer Bedrohungen für die Luftfrachtsicherheit durchzuführen.
- Zusammenarbeit zwischen Zollbehörden und zivilen Luftfahrtbehörden

Regeln zum grenzüberschreitenden E-Commerce

Hintergrund

- Das bisherige System begünstigt Nicht-EU-Verkäufer mit der derzeitigen Befreiung von 22 EUR für Kleinsendungen
- Hohe Raten von Zuwiderhandlungen, großer Anteil des grenzüberschreitenden Handels nicht konform mit EU Zoll- und Steuerrecht.
- Einnahmeverlust für die Mitgliedstaaten – jährlich rund 5 Mrd. EUR
- signifikantes Wachstum im E-Commerce
- Notwendigkeit von Vereinfachungsmaßnahmen für KMU

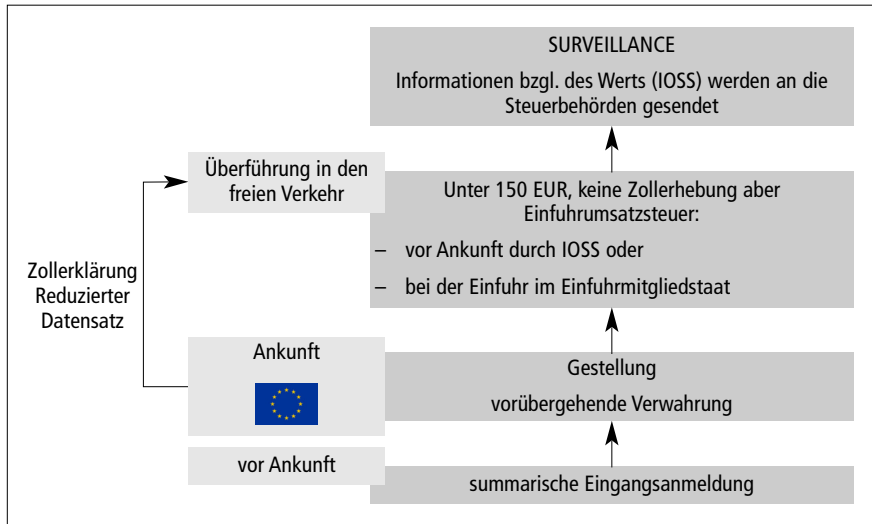
Mehrwertsteuer

- Mehrwertsteuerbefreiung für die Einfuhr kleiner Sendungen mit einem Wert von bis zu 22 EUR wird gestrichen, d.h. alle in die EU eingeführten Waren unterliegen nun der Mehrwertsteuer.
- zwei Methoden, um Einfuhrumsatzsteuer auf Waren bis zu 150 EUR zu zahlen:
 - einzige Anlaufstelle für den Import/Import One Stop Shop (IOSS)
 - Sonderregelungen/Special Arrangements
- Website: VAT for e-commerce | Taxation and Customs Union (europa.eu)

Zoll

- Für Einfuhren unter 150 EUR ist eine elektronische Zollerklärung und die Vorabankmeldung ICS2 Pflicht.
- Super-reduzierter Datensatz (H7) basierend auf der CN23 – enthält 1/3 der Daten der Standardzollerklärung.
- Die Zollbehörden erheben die Mehrwertsteuerinformationen und teilen sie mit den Steuerbehörden über das IT-System „Surveillance“ der Kommission (monatliche IOSS-Berichterstattung).

Einfuhr- und Eingangsverfahren



Zwischenevaluierung des UZK

- auf Initiative des Europäischen Parlaments 2017 zur Evaluierung des Umsetzungsstands der UZK-Rechtsregeln und IT-Systeme
- zwei Stufen:
 - Interim Report der Kommission 2018 über die Umsetzung des UZK: Keine größeren rechtlichen Probleme in den ersten 18 Betriebsmonaten, Verzögerung für einige IT-Systeme
 - „Fitness-Check“ 2021 zur Wirksamkeit des EU-Zollregulierungsrahmens für Mitgliedstaaten und Wirtschaftsbeteiligte
- Die Ergebnisse werden in eine zukünftige Überarbeitung des UZK einfließen.

Ziele

- Stand der Implementierung des UZK-Rechts-/IT-Rahmens einschließlich aktueller und potenzieller Lücken und Probleme
- Sind UZK-Regeln und IT-Systeme immer noch ein effizienter und moderner Rahmen für Zollaktivitäten in der EU?

- Auswirkungen der jüngsten Entwicklungen, sich ändernde Geschäftsmodelle (z.B. E-Commerce) und neue Technologien
- Empfehlungen zur Behebung festgestellter Mängel

Pilotprojekt mit E-Commerce Plattformen

- Ziel: Integrierung der E-Commerce-Plattformen in die Zollabfertigungs- und Importprozesse:
 - Plattformen haben eine Schlüsselrolle, um sicherzustellen, dass der über sie abgewinkelte Handel konform und sicher ist
 - Plattformen verfügen über authentische Daten zu Transaktionen, einschließlich Informationen, die ansonsten in den Zollanmeldungen nicht erfasst oder verifiziert werden könnten.
- Test des direkten Datenaustausches zwischen den Plattformen und den Zollverwaltungen

Neues von den Finanzgerichten aus Hamburger Sicht

Christoph Schoenfeld

Präsident des Finanzgerichts Hamburg, Vorsitzender des Zollsensats, Hamburg

Gesetz zur Sicherung von Arbeitnehmerrechten in der Fleischwirtschaft (GSA Fleisch) – Fremdpersonalverbot in der Fleischwirtschaft

§ 6a Abs. 2 GSA Fleisch

(1) (...)

(2) Der Inhaber darf im Bereich der Schlachtung einschließlich der Zerlegung von Schlachtkörpern sowie im Bereich der Fleischverarbeitung Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nur im Rahmen von mit ihm bestehenden Arbeitsverhältnissen tätig werden lassen.

Er darf in diesen Bereichen keine Selbstständigen tätig werden lassen. Ein Dritter darf in diesen Bereichen keine Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und keine Selbstständigen tätig werden lassen und keine Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter in diese Bereiche überlassen.

§ 6b Abs. 1 GSA Fleisch

(1) Die Prüfung der Einhaltung der Vorgaben des § 6a obliegt den Behörden der Zollverwaltung. Abweichend von Satz 1 obliegt die Prüfung der Einhaltung der Vorgabe des § 6a Abs. 3 Satz 4 Nr. 1 Buchst. a) der Bundesagentur für Arbeit.

Sachverhalt

Antragstellerin (Ast.) ist ein familiengeführtes Unternehmen, das Wurstprodukte aller Art herstellt. Es beschäftigt insgesamt etwa 160 Mitarbeiter, darin enthalten rund 50 Zeitarbeiter. Die Zeitarbeiter wurden in der Vergangenheit vor allem in den Bereichen Füllerei (Abfüllung des Bräts in Därme), Slicer (Pellen, Schneiden und Portionieren der Produkte) und Verpackung eingesetzt. Die Ast. möchte auch zukünftig Zeitarbeiter einsetzen.

Antrag nach § 114 Finanzgerichtsordnung (FGO)

Vorläufige Feststellung,

1. dass Ast. kein Betrieb der Fleischwirtschaft im Sinne von § 6 Abs. 9 Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) und somit nicht unter den Geltungsbereich des GSA Fleisch fällt und
2. dass Ast. nicht der Kontrollbefugnis des Ag. nach § 6b GSA Fleisch unterliegt.

Zur Zulässigkeit des Antrags

- Finanzrechtsweg ist eröffnet, argumentum § 6b Abs. 2 GSA Fleisch i.V.m. § 23 Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz (SchwarzArbG)
- berechtigtes Interesse an der begehrten Feststellung
- keine unzulässige Vorwegnahme der Hauptsache

Zur Begründetheit des Antrags

1. Ist die Ast. ein Betrieb der Fleischwirtschaft?

§ 2 Abs. 1 GSA Fleisch

(1) Dieses Gesetz gilt für die Fleischwirtschaft. Zur Fleischwirtschaft im Sinne dieses Gesetzes gehören Betriebe im Sinne von § 6 Abs. 9 des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes.

§ 6 Abs. 9 AEntG

(1) (...)

(...)

(9) Im Falle eines Tarifvertrages nach § 4 Abs. 1 Nr. 9 findet dieser Abschnitt Anwendung in Betrieben und selbstständigen Betriebsabteilungen, in denen **überwiegend** geschlachtet oder **Fleisch verarbeitet** wird (Betriebe der Fleischwirtschaft) sowie in Betrieben und selbstständigen Betriebsabteilungen, die ihre Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen überwiegend in Betrieben der Fleischwirtschaft einsetzen. Das Schlachten umfasst dabei alle Tätigkeiten des Schlachtens und Zerlegens von Tieren mit Ausnahme von Fischen. Die **Verarbeitung umfasst** alle Tätigkeiten der Weiterverarbeitung von beim Schlachten gewonnenen Fleischprodukten zur Herstellung von Nahrungsmitteln sowie deren Portionierung und Verpackung. **Nicht erfasst** ist die Verarbeitung, wenn die Behandlung, die Portionierung oder die Verpackung (...) direkt auf **Anforderung des Endverbrauchers** erfolgt.

Argumentation Ast.

Fleischverarbeitung nur Arbeitsschritte am rohen Fleischprodukt

Konsequenz

Prozess der Verarbeitung ist abgeschlossen bei einer wesentlichen Veränderung des rohen Fleischprodukts, wie z.B. Kochen, Räuchern, Pökeln.

Argumentation Ag.

Fleischverarbeitung alle Tätigkeiten am Fleischprodukt einschließlich aller Portionierung- und Verpackungstätigkeiten, die nicht auf Anforderung des Endverbrauchers erfolgen.

Konsequenz

Fleischverarbeitung ist jede Tätigkeit bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Produkt das Betriebsgelände zum Supermarkt verlässt.

FG Hamburg, Beschluss vom 20.5.2021, 4 V 33/21

- Der **Begriff der „Verarbeitung“** geht über die Arbeitsschritte am rohen Fleischprodukt hinaus und ist **erst abgeschlossen mit der Herstellung des fertigen**, für den Verbraucher bestimmten **Nahrungsmittels**, wie z.B. der Wurst oder dem Schinken.
- **Konsequenz:** Der Fleischverarbeitung unterfallen erst die Arbeitsschritte nicht mehr, die der Herstellung des verpackten (= versiegelten) Nahrungsmittels nachfolgen, wie etwa die Portionierung und weitere Verpackung des hergestellten Nahrungsmittels zum Versand oder zum Verkauf. **Keine Fleischverarbeitung:** Weitere Verpackung, Kommissionierung, Portionierung, Versand.
- Dem Begriff der Fleischverarbeitung unterfallen allerdings **nur die Tätigkeiten**, die **unmittelbar** am Fleischprodukt oder Nahrungsmittel **selbst** erfolgen.
- **Konsequenz:** Tätigkeiten, die zwar im sachlichen Zusammenhang zur Fleischverarbeitung stehen, aber nicht am Produkt selbst vorgenommen werden, sind nicht vom Begriff der Fleischverarbeitung umfasst. **Keine Fleischverarbeitung:** Kaufmännische Tätigkeiten, Hilfstätigkeiten, Reinigungstätigkeiten, Reparaturtätigkeiten sowie Tätigkeiten der Lagerung und des Versandes.

2. Unterliegt die Ast. der Kontrollbefugnis der Zollverwaltung nach § 6b GSA Fleisch?

- **Bindungswirkung** des Beschlusses vom 20.5.2021 **zeitlich begrenzt**
- Zollverwaltung muss prüfen dürfen, ob ein Betrieb unter den Geltungsbereich des § 2 Abs. 1 GSA Fleisch fällt, also ein Betrieb der Fleischwirtschaft ist.
- Merke: Fremdpersonalverbot nach § 6a Abs. 2 GSA Fleisch gilt nur für den **Bereich der Fleischverarbeitung**, d.h. auch ein Betrieb der Fleischwirtschaft darf in Bezug auf Tätigkeiten, die nicht dem Bereich der Fleischverarbeitung zuzurechnen sind, Fremdpersonal einsetzen.

Zinsen auf erstattete Abgaben

Drei Vorabentscheidungsersuchen des FG Hamburg

- Beschluss vom 20.8.2020, 4 K 56/18 (= C-415/20): Zinsen auf unionrechtswidrig vorerhaltene Ausfuhrerstattungen und unionsrechtswidrig festgesetzte Sanktionen?
- Beschluss vom 1.9.2020, 4 K 67/18 (= C-427/29): Zinsen auf unionsrechtswidrig nacherhobene Einfuhrzölle?
- Beschluss vom 1.9.2020, 4 K 14/20 (= C-419/20): Zinsen auf unionsrechtswidrig erhobene Antidumpingzölle?

Bisherige Rechtsprechung des EuGH

- Unionsrechtlicher Zinsanspruch bei Rechtssetzungsfehlern, d.h. in Fällen, in denen der EuGH die nationale oder unionsrechtliche Rechtsgrundlage für die Abgabepflicht wegen Verstoßes gegen das Unionsrecht für ungültig oder nichtig erklärt hat.

Vorabentscheidungsersuchen des FG Hamburg

- Unionsrechtlicher Zinsanspruch auch bei Rechtsanwendungsfehlern, die vom nationalen Gericht festgestellt werden?

Beispielsfall (4 K 14/20, C-419/20)

Das Hauptzollamt (HZA) setzt gestützt auf Untersuchungen von OLAF gegenüber der Klägerin (Kl.) Antidumpingzölle fest. Die Festsetzung der Antidumpingzölle wird vom FG Hamburg aufgehoben, da das HZA nicht nachweisen konnte, dass die eingeführten Waren ihren Ursprung in der VR China hatten. Die von Kl. entrichteten Antidumpingzölle werden in der Folge erstattet.

Frage: Kann Kl. Zinsen ab dem Zeitpunkt der Entrichtung der Antidumpingzölle bis zur Erstattung verlangen?

Antwortvorschlag der Europäischen Kommission

1. Es besteht die unionsrechtliche Pflicht der Mitgliedstaaten, unter Verstoß gegen das Unionsrecht erhobene Abgaben zzgl. Zinsen zu erstatten. Diese Pflicht besteht auch in Fällen, in denen der Grund für die Erstattung nicht ein vom Gerichtshof festgestellter Verstoß der Rechtsgrundlage gegen das Unionsrecht, sondern eine vom Gerichtshof getroffene Auslegung einer (Unter-)Position der Kombinierten Nomenklatur ist (= Erste Vorlagefrage C-415/20).
2. Die Grundsätze des vom Gerichtshof entwickelten unionsrechtlichen Zinsanspruchs sind auch auf die Zahlung von Ausfuhrerstattungen, die die mitgliedstaatliche Behörde unter Verstoß gegen das Unionsrecht verweigert hat, übertragbar (= Zweite Vorlagefrage C-415/20)

3. Ein Verstoß gegen das Unionsrecht als Voraussetzung des vom Gerichtshof entwickelten Zinsanspruchs ist auch dann gegeben,
- a) wenn eine mitgliedstaatliche Behörde eine Abgabe unter Anwendung des Unionsrechts festsetzt, ein mitgliedstaatliches Gericht jedoch später feststellt, dass die tatsächlichen Voraussetzungen für die Erhebung der Abgabe nicht vorliegen (= Vorlagefrage C-419/20);
 - b) wenn eine mitgliedstaatliche Behörde eine Abgabe unter Verletzung rechtsgültiger Vorschriften des Unionsrechts festsetzt und ein mitgliedstaatliches Gericht diesen Verstoß gegen das Unionsrecht feststellt (= Vorlagefrage C-427/20).

Prozessleitende Maßnahme des EuGH

Könnten Art. 241 ZK und Art. 116 Abs. 6 UZK, die den Zinsanspruch einschränken bzw. ausschließen, ausgehöhlt werden, wenn davon ausgegangen würde, dass jeder Verstoß gegen das Unionsrecht, der zu einer Erstattung führt, auch einen Anspruch auf Zinsen auf den Erstattungsbetrag begründet?

Art. 116 Abs. 6 UZK: Im Fall der Erstattung sind von den betreffenden Zollbehörden keine Zinsen zu zahlen.

FG Hamburg, Gerichtsbescheid vom 25.9.2020, 4 k 47/20

Sachverhalt

Das HZA setzte gegenüber der Kl. Einfuhrumsatzsteuer fest, die die Kl. entrichtete.

Im Verlauf des von der Kl. im Juni 2017 erhobenen Klageverfahrens zahlte das HZA die entrichtete Einfuhrumsatzsteuer zurück.

Frage: Anspruch auf **Prozesszinsen** nach § 236 Abs. 1 Abgabenordnung (AO) ab Rechtshängigkeit der Klage?

Frage: Zinsanspruch ausgeschlossen durch Art. 116 Abs. 6 Unterabs. 1 UZK?

Erster Gedanke:

Art. 116 Abs. 6 Unterabs. 1 UZK setzt einen **Erstattungsfall** voraus; auf die Anfechtung von Abgabenfestsetzungen im **Rechtsbehelfsverfahren** findet die Vorschrift **keine Anwendung**.

Zweiter Gedanke:

Prozesszinsen, die sich aus dem **Prozessrechtsverhältnis** ergeben, können durch Art. 116 Abs. 6 Unterabs. 1 UZK ohnehin nicht ausgeschlossen werden.

Neues von der Zollverwaltung aus Sicht der Generalzolldirektion – Direktion V

Oliver Brodersen
Direktion V, Generalzolldirektion, Hamburg

Brexit

Wie alles begann

- Zollverwaltung hat Wirtschaft seit 2018 kontinuierlich über die zu erwartenden Änderungen informiert.
- Es gab regelmäßige Besprechungen mit Verbänden und Unternehmen.
- Zollverwaltung hat seit 2019 sukzessive Nachwuchskräfte für die Abfertigung zugeführt.
- Aufgrund der geografischen Lage (auch Landstraßenverkehr attraktiv) konnten die Warenströme in Quantität und örtlicher Ausprägung schlecht prognostiziert werden.
- daher Entscheidung: IT-gestützte flexible Abfertigung im Regionenmodell (der dislozierte Einsatz konnte bereits seit Beginn der Pandemie im Echtbetrieb getestet werden)

Jahreswechsel

- Das Ende des Übergangszeitraumes zum 31.12.2020 war sicher, einzig die Spielregeln noch nicht.
- Am 24.12.2020 wurde das vorläufige Handelsabkommen unterzeichnet.
- In der letzten Woche des Jahres wurden den Abfertigungsbeamten und den Wirtschaftsbeteiligten alle nötigen Informationen per zoll.de, ATLAS-Info und Rundschreiben zur Verfügung gestellt.
- Echtbetrieb ATLAS und alle nötigen Umstellungen haben in der Nacht zum 1.1.2021 erfolgreich funktioniert.

Die ersten Wochen 2021

- Warenströme haben sich herausgebildet.
- Das Abfertigungsvolumen blieb zunächst moderat erhöht.
- Es wurde deutlich, dass die Hauptzuwächse im Bereich der Paket- und Kurierdienste zu verzeichnen sind.

- Zu Beginn hatten einige Anbieter erhebliche Probleme mit der Qualität der aus dem Vereinigten Königreich übermittelten Daten und in der Folge mit der ordnungsgemäßen Zollanmeldung – es kam zu Rückständen.
- Das System der flexiblen Abfertigung funktionierte sehr gut.

Wo stehen wir heute?

- In vielen Gesprächen mit Verbänden und Unternehmen wurden gute Lösungen für eine reibungsarme Abfertigung gefunden.
- Das Abfertigungsvolumen ist um etwa 28% in der Einfuhr gestiegen, Anteil Sendungen aus dem Vereinigten Königreich ca. 30%.
- Einfuhren konzentrieren sich auf wenige Schwerpunktämter.
- darunter die großen Flughäfen, im Landstraßenverkehr auch kleinere Binnenzollämter
- Es sind täglich erhebliche Mengen zu bewältigen, derzeit ohne nennenswerte Rückstände.

Wie geht es weiter?

- Durch die Zollverwaltung wurden und werden weitere personalwirtschaftliche Maßnahmen ergriffen, um die besonders betroffenen Dienststellen zu entlasten.
- Der Brexit wird uns als große Aufgabe noch weiter beschäftigen.
- Eine spürbare Entlastung wird auf allen Seiten eintreten, wenn das neue System IMPOST im Echtbetrieb ist und von den Beteiligten auch umfangreich genutzt wird.

Ausfuhrverfahren: Änderungen durch VO (EU) 2020/877 zur Änderung des UZK-DA

Was ist neu?

- konkludente Ausfuhranmeldung für Sendungen von geringem Wert (= Waren bis 1.000 EUR) in Expressgutsendungen mit Gestellungspflicht

Kann die Gestellungszollstelle (= Ausgangszollstelle nach Art. 329 UZK-IA) auch eine Binnenzollstelle sein?

- Ja: bei Ausfuhr in Kombination mit Versand (Abgangszollstelle = Ausgangszollstelle nach Art. 329 Abs. 6 UZK-IA), z.B. im Straßengüterverkehr
- Ja: bei Ausfuhr in Kombination mit einem durchgehenden Beförderungsvertrag (Art. 329 Abs. 7 UZK-IA), z.B. im Luftverkehr

Warum erfolgte die Änderung?

- steigende Zahlen des Internetversandhandels
- Notwendigkeit EU-einheitlicher Erleichterungen für Expressbeförderer
- keine Förmlichkeiten am Ausgang

Seit wann?

- 16.7.2020
- ABl. (EU) L 203, S. 1 vom 3.4.2020, Unterrichtung in Deutschland mit E-VSF-Nachrichten 22 2020 Nr. 99 (S. 9f.)

Zollversandverfahren: Änderungen mit NCTS Phase 5

Was ist neu?

- neuer EU-IT-Standard NCTS Phase 5
- dadurch Wirksamwerden einzelner Versandregelungen

Wann kommt die Umsetzung?

- EU-weites Zeitfenster von März 2021 bis November 2023
- Deutschland ist der erste NCTS-Phase 5-Staat innerhalb der EU (weiche Migration in Deutschland März 2021 bis November 2022)

Umsetzung im EU-Zollrecht Bereich Versand

- Papierbasierte vereinfachte Eisenbahnversandverfahren dürfen in Deutschland ab dem 1.12.2022 nicht mehr eröffnet werden und fallen in der EU zum 1.12.2023 weg (Umsetzung des Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA).
- Papierbasierte Unionsversandverfahren Luft/See Stufe 1 fallen in der EU zum 1.12.2023 weg (Umsetzung des Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA).
- Ab dem 1.12.2023 muss die Movement Reference Number (MRN) nicht mehr zwingend mittels Papier-Versandbegleitdokument vorgelegt werden (Umsetzung des Art. 184 Satz 1 UZK-DA).
- Ab dem 1.12.2023 werden Unterwegsereignisse nur noch elektronisch erfasst (Umsetzung des Art. 305 Abs. 1-5 UZK-IA).

Ausblick auf EU-Planungen Versand

- Einführung des elektronischen TIR-Verfahrens (eTIR) EU-weit geplant für NCTS Phase 6 (ab 2025)

Zollwert: Maßgebendes Kaufgeschäft gemäß Art. 128 UZK-IA

Leitlinien der KOM zum Zollwert vom 17.9.2020 (TAXUD/2623395rev2/2020)

Wesentliche Inhalte der Leitlinien:

- Es kann nur ein Preis aus einem „Verkauf zur Ausfuhr in die Union“ zur Zollwertermittlung verwendet werden (Abschnitt 2, Ziffer 2.1.1).
- Die Ansässigkeit von Verkäufer und Käufer spielt keine Rolle. Es kann auch der Preis zwischen zwei EU-Parteien verwendet werden (Abschnitt 2, Ziffer 2.1.3). Der Begriff „Domestic Sale“ ist entfallen.
- Eine Bestellung ist keine bindende vertragliche Vereinbarung. Erst mit Bestätigung/Annahme der Bestellung gilt Verkauf als erfolgt (Abschnitt 2, Ziffer 2.1.10).
- Der Anmelder muss alle zur Ermittlung des Zollwerts erforderlichen Unterlagen zur Verfügung haben (Art. 163 UZK), insbesondere die Rechnung (Art. 145 Abs. 1 UZK-IA) (Abschnitt 2, Ziffern 2.1.11 und 2.1.12).
- Ein Verkauf zur Ausfuhr vor dem Eintritt der Waren in die Union hat Vorrang vor einem Verkauf während der Lagerung (Abschnitt 2, Ziffern 2.2.2-2.2.6).
- Bei mehreren Verkäufen während der Lagerung (und keinem vor dem Verbringen) ist der Preis aus dem Verkauf, der dem Zeitpunkt des Verbringens am nächsten liegt, heranzuziehen (erster Verkauf im Zolllager) (Abschnitt 2, Ziffern 7 und 8).

Neues aus dem BAFA

Thomas Barowski

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn

Inhalt

- Novelle der EG-Dual-Use-Verordnung
 - Aktueller Sachstand
 - Definitionen/Übersicht über Genehmigungs- und sonstige Pflichten
 - Ausfuhr gelisteter Güter/Allgemeine Genehmigungen
 - Ausfuhr nicht gelisteter Güter
 - Technische Unterstützung
- Elektronische Übermittlung von Genehmigungen

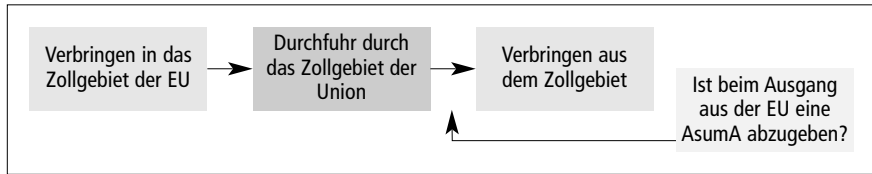
Novelle der EG-Dual-Use-Verordnung

Aktueller Sachstand

- Verordnung ist am 11.6.2021 im EU-Amtsblatt erschienen
- Verordnung lautet VO (EU) 2021/821
- Inkrafttreten am 9.9.2021
- Anhängige Verfahren werden weiterhin nach der VO (EG) Nr. 428/2009 entschieden.
- Die Güterlisten und die Allgemeinen Genehmigungen Nr. EU001 bis Nr. EU006 bleiben unverändert.

Definitionen/Übersicht über Genehmigungs- und sonstige Pflichten

- Ausführer: keine praxisrelevanten Änderungen, Klarstellung der Mitnahme als persönliches Gepäck
- Ausfuhr – Abgrenzung zur Durchfuhr
 - keine Durchfuhr, wenn beim Ausgang aus dem Zollgebiet der Union eine Allgemeine summarische Anmeldung (AsumA) abzugeben ist und somit eine erneute Risikoprüfung erforderlich ist



Ausfuhr gelisteter Güter/Allgemeine Genehmigungen

- Regelungen im Wesentlichen unverändert (Art. 3)
- Genehmigungen für Großprojekte (= Sammelgenehmigungen) mit flexibler Gültigkeitsdauer
- zwei neue EU-Allgemeine Genehmigungen: EU007 und EU008

EU 007

- Technologie und Software des Anhangs I
- an Tochter- und Schwestergesellschaften
- ausgewählter Länderkreis

EU 008

- Güter: 5A002, 5D002, 5E002
- weltweit, außer Embargoländer

Ausfuhr nicht gelisteter Güter

Art. 4 Abs. 1

- schließt nunmehr militärische Endverwendungen in Waffenembargoländer ein (wichtig bei Verweisen)

Art. 5 (neu)

- Güter der digitalen Überwachung
- Verwendung im Zusammenhang mit Interner Repression, Menschenrechtsverstößen
- Kenntnis oder Unterrichtung

Technische Unterstützung

Art. 8

Tatbestand

Erbringung von technischer Unterstützung („Know-how-Transfer und Manuelle Dienstleistung“) im Zusammenhang mit Gütern des Anhangs I und „Kenntnis“ oder „Unterrichtung“ (analog Art. 4) über Verwendung im Sinne von Art. 4 Abs. 1 (MVW & TT, konventionelle Rüstung).

§§ 49ff. AWW

Die §§ 49ff. AWW gelten unter Beachtung des Vorrangs des Art. 8 fort.

Elektronische Übermittlung von Genehmigungen

- Bekanntmachung vom 19.1.2021
- Fast alle Bescheide und Genehmigungen werden nur noch elektronisch über ELAN K2 bekanntgegeben.
- Vorteil: keine Wartezeit aufgrund des Postlaufs
- Ausnahmen:
 - Ausfuhrgenehmigungen zur vorübergehenden wiederholten Ausfuhr (Ausfuhrart 231 (ausgenommen Sammelgenehmigungen)
 - Durchfuhrgenehmigungen
 - Internationale Einfuhrbescheinigungen
 - Ablehnungen/Widerspruchsbescheide
- Bei berechtigtem Interesse kann eine schriftliche Zweitausfertigung beantragt werden.
- Informationsblatt auf der BAFA-Website verfügbar

Ihre Ansprechpartner im BAFA

- Frau Kochendörfer
Gelistete Dual-Use-Güter
E-Mail: Mirjam.Kochendoerfer@bafa.bund.de
- Frau Hötzl
Nicht gelistete Güter
E-Mail: Corinna.Hoetzel@bafa.bund.de

- Herr Barowski/Frau Ossenkopp
Grundsatzfragen
E-Mail: Thomas.Barowski@bafa.bund.de/Cyra.Ossenkopp@bafa.bund.de
- Herr Krickow
Zusammenarbeit mit Zoll
E-Mail: Axel.Krickow@bafa.bund.de

Podiumsdiskussion „Umsatzsteuer und E-Commerce – Herausforderung für Wirtschaft und Verwaltung“ und „Neues von Kommission, Zollverwaltung, BAFA und Finanzgerichten“

**Moderation und Diskussionsleitung: Frank Görtz
EFA-Vorstand, Geschäftsführer AWB Consulting GmbH, Hamburg**

**Zusammengefasst von Prof. Dr. Frauke Schulmeister
Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Münster**

Herr Görtz verwies eingangs auf zwei Umfragen, die von Frau Dr. Roth (Richterin am BFH) durchgeführt worden sind. Zunächst wollte sie wissen, ob die Teilnehmer nach dem Brexit Probleme mit der Abfertigung von Sendungen nach und von Großbritannien in das Zollgebiet der Union hatten.

48% der Befragten sagten „eher ja“, 52% votierten für „eher nein“. Insoweit werde noch ein gewisser Nachbesserungsbedarf gesehen.

Die zweite Umfrage bezog sich auf den Import One Stop Shop. Frau Dr. Roth wollte von den Teilnehmern wissen, ob mit dem Import One Stop Shop ihrer Ansicht nach eine praktikable Lösung gefunden worden sei, um die Einfuhren im Online-Handel ordnungsgemäß abwickeln zu können. 44% sagten „eher ja“, 46% plädierten für „teilweise“, 10% sagten „nein“.

Anschließend stellte Herr Olbrich an Frau Dr. Rohloff in Bezug auf ICS 2 die Frage, ob nicht nach dem Weltpostvertrag eine völkerrechtliche Verpflichtung zur Beförderung von Sendungen bestünde, auch wenn keine Vorabanmeldung abgegeben worden sei.

Frau Dr. Rohloff bedankte sich für die Frage: Der Weltpostvertrag hätte diese Verpflichtung. Aber in den vergangenen Jahren sei dieser angepasst worden. Sie nähme an, dass dies auch nach wie vor möglich sei. Sie werde Näheres in Erfahrung bringen. Frau Dr. Rohloff werde die Frage an ihre Kollegen weiterleiten.

Vorsitzender Richter am BFH, Herr Prof. Dr. Jatzke, gab an, von einer Consumer-Plattform für den Verkauf von Verbrauchsgütern grundsätzlich den Hinweis zu erhalten, entweder One Stop Shop oder Einzelabfertigung zu wählen. Wenn man die Einzelabfertigung wähle, sei eine Differenzbesteuerung nicht möglich, außerdem könnten Einfuhrumsatzsteuerbefreiungen nicht in Anspruch genommen werden. Er frage sich, ob dies unionsrechtskonform sei, denn dies stelle ja eine erhebliche Erschwerung des Handels dar.

Frau Dr. Rohloff antwortete, Import One Stop Shop sei die präferierte Lösung. Die gesamte Änderung sei darauf zugeschnitten. Special Arrangements seien nur die Ausnahme. Die

andere Lösung sei für den Konsumenten tatsächlich mit Nachteilen verbunden. Sie sei froh, dass die Plattformen darauf hinweisen würden. Alle Händler sollten sich insoweit registrieren lassen, damit für den Konsumenten keine Nachteile entstehen würden. Damit endete der fachliche Teil des zweiten Tages.

Schlusswort

**Dr. Lothar Harings
Rechtsanwalt, Graf von Westphalen, Hamburg/Brüssel,
Vorstandsvorsitzender des EFA**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Zollrechtstags,

auch die schönste Veranstaltung geht einmal zu Ende. Ich bin – wie der gesamte Vorstand – noch überwältigt von eineinhalb intensiven Tagen mit spannenden Diskussionen zu ausgesprochen aktuellen und zukunftsweisenden Themen. Als Stichworte nenne ich insoweit nur „Blockchain“, „Neue Seidenstraße“, „Klimaschutz“ und „(Einfuhr-)Umsatzsteuer“. Diese Themen werden uns sicherlich auch in den kommenden Jahren beim Europäischen Zollrechtstag beschäftigen.

Über den fachlichen Ertrag der Veranstaltung hinaus gab es auch besondere Momente, die wir in Erinnerung behalten werden, so z.B. die Kapitulation der englischen Sprache vor dem wunderbaren deutschen Rechtsbegriff des „Bewirtschaftungsverordnungskonzepts“ sowie die „Wiederentdeckung“ des Einfuhrumsatzsteuerrechts als eigenständiges Rechtsgebiet.

Mein Dank gilt allen Referentinnen und Referenten für spannende Einblicke und gehaltvolle, gute Vorträge. In diesem Jahr geht auch ein noch größerer Dank als üblich an die Organisation vor Ort, die in Gestalt von Frau Brüggemann, Herrn von Eichel-Streiber und Herrn Travaglino nicht nur die Präsenzveranstaltung organisatorisch ermöglicht und gemanagt, sondern auch im Austausch mit dem Team der Bucerius Law School die Übertragung für die Online-Teilnehmer ermöglicht hat. Insofern auch ein großer Dank an das Team der Bucerius Law School um Frau Jobst und Herrn Meier.

Der nächste Zollrechtstag wird vom 22.-24.6.2022 in Graz, Österreich, stattfinden. Wir sind zu Gast bei der Wirtschaftskammer Steiermark und Gastgeber ist unser langjähriges Beiratsmitglied Dr. Haid.

Ich kann jetzt schon versprechen, dass wir uns wieder mit spannenden und zukunftsweisenden Themen beschäftigen werden – vor allem aber haben wir die begründete Hoffnung auf ein persönliches Zusammenkommen und ein Wiedersehen mit allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern in 2022.

Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchssteuern und Zoll e.V. (EFA)

**European Forum for External Trade, Excise and Customs
– Chronik und Informationen –**

Zur Geschichte

Am 5.1.1988 wurde die Deutsche Zolljuristische Vereinigung e.V. (DZV) gegründet. Ziel war und ist, über die in der Praxis vor allem zwischen Wirtschaft und Verwaltung häufig anzutreffende Frontenbildung hinweg ein Forum für den wissenschaftlichen Gedanken- und praktischen Erfahrungsaustausch zu schaffen. Von Beginn an strebt die Vereinigung das Gespräch zwischen allen an Fragen des grenzüberschreitenden Warenverkehrs Interessierten an. Die Satzung erwähnt namentlich die Berufsgruppen der in der Gesetzgebung, der Verwaltung, der Gerichtsbarkeit, den freien Berufen und der in Forschung und Lehre tätigen Personen.

Entsprechend vielfältig sind die Themen, denen man sich in den letzten 33 Jahren zugewandt hat. Dabei haben immer wieder die aktuelle Entwicklung des europäischen Zollrechts auf dem Weg zum Zollkodex und seine Anwendung, die Harmonisierung des Verbrauchssteuerrechts, das Bemühen der Europäischen Union um die Angleichung der Exportkontrollen, die Erweiterung der EU sowie der Europäische Binnenmarkt im Mittelpunkt der unterschiedlichen Projekte gestanden.

Die Hinwendung zu Europa und die Erkenntnis, dass mit dem Begriff Zollrecht die Vielfalt der angesprochenen Rechtsgebiete nur unzureichend wiedergegeben wird, hat dazu geführt, dass am 21.6.1995 anlässlich des 7. Deutschen Zollrechtstags in Dresden eine Namensänderung erfolgte. Die DZV nannte sich um in „Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchssteuern und Zoll e.V.“, „European Forum for External Trade, Excise and Customs“. Momentan gehören dem EFA über 280 Mitglieder an.

Zollrechtstage

Ein Hauptanliegen des Forums ist, einmal jährlich einen besonderen Diskussionsrahmen zu bieten, um die beschriebenen Ziele zu fördern und die Rechtsentwicklung zeitnah, praxisorientiert und kritisch zu begleiten. Herzstück dieser Aktivitäten ist der „Europäische Zollrechtstag“, an dem auch 2021 wieder Teilnehmer aus allen Ecken der Welt teilgenommen haben. Seit 1989 haben 32 Zollrechtstage stattgefunden. Die dabei gehaltenen Vorträge und die entsprechenden Diskussionsberichte wurden zunächst in der „Zeitschrift für Zölle und Verbrauchssteuern“ (ZfZ) und der „Außenwirtschaftlichen Praxis“ (AW-Prax) dokumentiert. Seit 1996 erscheint neben den Tagungsberichten in verschiedenen Fachzeitschriften ein besonderer Tagungsband – bis zum 13. Europäischen Zollrechtstag im

Bundesanzeiger Verlag. Erstmals wurde der Tagungsband zum 14. Europäischen Zollrechtstag in der verbandseigenen „EFA-Schriftenreihe“ im Mendel Verlag publiziert.

Im Einzelnen fanden bislang folgende Zollrechtstage statt:

- Münster 1989 „Zoll- und Verbrauchsteuerrecht auf dem Weg zum Binnenmarkt 1992“, ZfZ-Sonderheft 1989.
- Gelsenkirchen 1990 „Außenwirtschaftsrecht und Probleme des innerdeutschen Handels“, ZfZ 1990, S. 194ff.
- Hamburg 1991 „Europäisches Zollrecht im Wandel“, ZfZ 1991, S. 194ff.
- Berlin 1992 „Verbote und Beschränkungen im innergemeinschaftlichen Warenverkehr, Harmonisierung der Verbrauchsteuern“, ZfZ 1992, S. 194ff.
- München 1993 „Europäischer Wirtschaftsraum und Binnenmarkt“, ZfZ 1993, S. 290ff.
- Münster 1994 „Steuern und Wirtschaft in Europa“, gemeinsame Veranstaltung mit der Universität Münster anlässlich des 60-jährigen Bestehens des Instituts für Steuerrecht, Birk/Ehlers, Rechtsfragen des europäischen Steuer-, Außenwirtschafts- und Zollrechts, Köln 1995; ZfZ 1994, S. 258ff.
- Dresden 1995 „Zoll auf dem Weg ins Jahr 2000“, AW-Prax 1995, S. 278ff.; ZfZ 1995, S. 259ff.
- Wien 1996 „Hemmnisse und Sanktionen in der EU“, Tagungsband zusammengestellt von Henke, Köln 1996; AW-Prax 1996, S. 317ff.; ZfZ 1996, S. 369ff.
- Nürnberg 1997 „Vertrauensschutz in der Europäischen Union“, Tagungsband zusammengestellt von Henke, Köln 1997; AW-Prax 1997, S. 409ff. und AW-Prax 1998, S. 24ff.; ZfZ 1997, S. 278ff.
- Bremen 1998 „5 Jahre Binnenmarkt – Eine Zwischenbilanz“, Tagungsband zusammengestellt von Ulrich, Köln 1999, AW-Prax 1998, S. 419 und AW-Prax 1999, S. 20; ZfZ 1999, S. 1ff.
- Mannheim 1999 „Kontrollen – ATLAS – Risikoanalyse“, Tagungsband zusammengestellt von Henke, Köln 2000; AW-Prax 1999, S. 373ff., S. 406ff.; ZfZ 2000, S. 50ff.
- Salzburg 2000 „Erweiterung der Europäischen Union – Zusammenarbeit von Wirtschaft und Verwaltung – Entwicklung der Öko-/Energisteuern“, Tagungsband zusammengestellt von Henke, Köln 2000; AW-Prax 2000, S. 349ff.; ZfZ 2000, S. 364ff.
- Köln 2001 „E-Commerce und Informatikverfahren im Außenhandel“, Tagungsband zusammengestellt von Henke, Köln 2002; AW-Prax 2001, S. 93ff.; ZfZ 2001, S. 362ff.
- Basel 2002 „Beförderungen – Präferenzen – Trade Facilitation“, Tagungsband, hrsg. von Henke, Aachen 2003; AW-Prax 2002, S. 293ff.; ZfZ 2002, S. 407ff.
- Berlin 2003 „10 Jahre Binnenmarkt – EU-Erweiterung – eCustoms (The Internal Market: 10 Years On – EU Enlargement – eCustoms)“, Tagungsband, hrsg. von Henke, Witten 2003; AW-Prax 2003, S. 341ff.; ZfZ 2003, S. 402ff.

- Graz 2004 „EU-Erweiterung in der Praxis – Internationales Risikomanagement (EU Enlargement in Practice – International Risk Management; L'élargissement de l'UE en pratique – La gestion internationale de risques)“, Tagungsband, hrsg. von Henke, Witten 2004; AW-Prax 2004, S. 339; ZfZ 2005, S. 8ff., 42ff.
- Bonn 2005 „Partnerschaft oder Subordination? – Das Verhältnis von Wirtschaft und Zoll nach dem modernisierten Zollkodex“, Tagungsband, hrsg. von Henke, Witten 2005; AW-Prax 2005, S. 327ff.; ZfZ 2005, S. 297ff. (Teil I), S. 331ff. (Teil II).
- Esslingen 2006 „Neue Chancen und Risiken für die europäische Wirtschaft – Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter/Zoll und Umsatzsteuer/Neues Energiesteuergesetz/ Neuer Präferenzursprung“, Tagungsband, hrsg. von Henke, Witten 2007; AW-Prax 2006, S. 327ff., S. 374ff.; ZfZ 2006, S. 280ff.
- Hamburg 2007 „Zoll im Wandel vom Abgaben- zum Sicherheitsrecht? – Erfahrungen mit dem neuen Energiesteuergesetz“, Tagungsband, hrsg. von Henke und Gellert, Witten 2007; AW-Prax 2007, S. 332ff., S. 369ff.; ZfZ 2007, S. 260ff.
- Luxemburg 2008 „40 Jahre Zollunion in Europa“, Tagungsband, hrsg. von Gellert, Witten 2008; AW-Prax 2008, S. 330ff., S. 377ff.; ZfZ 2008, S. 197ff.
- Linz 2009 „Zollunion und e-Government“, Tagungsband, hrsg. von Gellert, Witten 2009; AW-Prax 2009, S. 393ff.; ZfZ 2009, S. 197ff.
- Düsseldorf 2010 „Dialog zwischen Zoll und Wirtschaft“, Tagungsband, hrsg. von Gellert, Witten 2010; AW-Prax 2010, S. 291; ZfZ 2010, S. 204ff.
- Schaffhausen 2011 „Sicherheit und Freihandel“, Tagungsband, hrsg. von Gellert, Witten 2011; AW-Prax 2011, S. 293.
- Erfurt 2012 „Grenzerfahrung in der Europäischen Union“, Tagungsband, hrsg. von Koszinowski, Witten 2013; AW-Prax 2012, S. 373ff.
- Bonn 2013 „20 Jahre Binnenmarkt Fortschritt oder Stagnation“, Tagungsband, hrsg. von Koszinowski, Witten 2014; AW-Prax 2013, S. 287ff.; ZfZ 2013, S. 141ff.
- Esslingen 2014, „Unionszollkodex und Entwicklungen im internationalen Handel“, Tagungsband, hrsg. von Koszinowski, Witten 2014; AW-Prax 2014, S. 163ff.; ZfZ 2014, S. 173ff.
- Innsbruck 2015 „Unionszollkodex und geltendes EU-Recht im Rechtsvergleich“, Tagungsband, hrsg. von Koszinowski, Witten 2015; AW-Prax 2015, S. 373; ZfZ 2015, S. 142ff.
- Köln 2016 „Der Unionszollkodex“, Tagungsband, hrsg. von Hoell, Bochum 2017; AW-Prax 2016, S. 227; ZfZ 2016, S. 141ff.
- Bremen 2017 „Bewegte Welt – Handel in stürmischen Zeiten“, Tagungsband, hrsg. von Weiß, Bochum 2017; AW-Prax 2017, S. 317; ZfZ 2017, S. 205ff.
- Thun 2018 „50 Jahre Zollunion“, Tagungsband, hrsg. von Schulmeister, Bochum 2018; AW-Prax 2018, S. 363; ZfZ 7/2018, S. 168ff.

- München 2019 „Quo vadis EU“ – Die Europäische Union vor großen Herausforderungen“, Tagungsband, hrsg. von Schulmeister, Bochum 2019; AW-Prax 2019, S. 362ff.; ZfZ 2019, S. 226ff.
- Online-Veranstaltung 2021 „Ausblick 2030 – Zoll und Zollrecht in der Zukunft“, Tagungsband, hrsg. von Schulmeister, Bochum 2021; AW-Prax 2021, S. 431ff.; ZfZ 2021, S. 234ff.

Außenwirtschaftsrechtstage

Seit 1996 findet darüber hinaus jährlich ein Außenwirtschaftsrechtstag zunächst in Münster später in Berlin statt. Er wird veranstaltet in Zusammenarbeit mit dem Zentrum für Außenwirtschaftsrecht e.V. (ZAR) am Institut für öffentliches Wirtschaftsrecht der Universität Münster.

Kooperation in Europa

Das EFA hat die auf den deutschsprachigen Raum begrenzten Tätigkeiten erweitert, indem es Kontakte zu vergleichbaren Organisationen im europäischen Ausland knüpfte. Mit der französischen Vereinigung ODASCE besteht seit 1999 ein Kooperationsabkommen. Mit der britischen Organisation SITPRO wurden bis zu deren Auflösung rege Kontakte gepflegt. Die drei Vereinigungen sind seit 2004 gemeinsam unter dem Namen Duquesne Group aufgetreten. 2008 hat sich die niederländische Organisation EVO dieser Gruppe angeschlossen.

Elektronisches Forum: Die Mailing-Liste „EFA-L“

Seit 1998 bietet EFA seinen Mitgliedern ein neues Forum des Gedanken- und Informationsaustauschs an, die Mailing-Liste „EFA-L“. Über diese Liste können EFA-Mitglieder mittels E-Mail allen eingeschriebenen EFA-Mitgliedern Nachrichten und Informationen zukommen lassen oder aktuelle Fragen diskutieren.

EFA-Schriftenreihe

Wissenschaftliche Literatur zum Außenwirtschafts-, Verbrauchsteuer- und Zollrecht aus der EFA-Schriftenreihe ist zum kostenlosen Download als PDF-Datei unter www.efaschriften.de oder über www.efa-muenster.de zugänglich. Die EFA-Schriftenreihe aus dem Mendel Verlag kann auch in Printversion bezogen werden; senden Sie Ihre Bestellung an efa@uni-muenster.de.

Wissenschaftlicher Beirat und Vorstand

Kennzeichnend für die Vereinigung ist die von Anfang an gute Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Beirat. Während ersterer auch aus arbeitstechnischen Gründen einen Schwerpunkt in Münster hat, spiegelt sich im Beirat die Vielfalt der angesprochenen Berufsgruppen wider.

Wissenschaftlicher Beirat

- Prof. Dr. Hans-Michael Wolffgang (Vorsitzender), Münster
- Matthias Bongartz, Regierungsdirektor, Hochschule des Bundes, Münster
- Rainer Ehmcke, Ministerialrat a.D., Bonn
- Rudolf Erb, Abteilungsleiter der Generalzolldirektion, Direktion V, Hamburg
- Reinhard Fischer, Deutsche Post DHL, Bonn
- Dr. Christian Haid, Wirtschaftskammer Steiermark, Graz
- Prof. Dr. Isabell Halla-Heißen, Hochschule des Bundes, Münster
- Colette Hercher, Präsidentin der Generalzolldirektion, Bonn
- Prof. Dr. Harald Jatzke, Vors. Richter am BFH, München
- Michael Lux, Rechtsanwalt, Brüssel
- Elisabeth von Marschall, FG Baden-Württemberg
- Knut Milewski, Bayer AG, Leverkusen
- Prof. Dr. Achim Rogmann, LL.M. Brunswick European Law School (BELS)
- Prof. Dr. W. Summersberger, Johannes-Kepler-Universität, Linz
- Prof. Dr. Peter Witte, AWB Steuerberatungsgesellschaft mbH, Münster

Vorstand

- Dr. Lothar Harings (Vorsitzender), Rechtsanwalt, GvW Graf von Westphalen, Hamburg
- Prof. Dr. Sandra Rinnert (stellv. Vorsitzende), LL.M. (Georgetown), Hochschule des Bundes, Münster
- Frank Görtz (stellv. Vorsitzender), Hamburg
- Dr. Thomas Weiß (Schatzmeister), Rechtsanwalt, Osnabrück
- Petra Herrmann, Siemens Gamesa Renewable Energy GmbH & Co. KG, Hamburg
- Dr. Katja Roth, Bundesfinanzhof, München
- Dr. Jan Thaler, Generalzolldirektion, Direktion V, Hamburg

Informationen

Eine Kontaktaufnahme zum EFA kann über die Geschäftsstelle erfolgen. Sie liefert Informationen, Satzung, Mitgliederverzeichnis und Sonstiges. Die Forumsmitglieder werden durch regelmäßige Rundbriefe über die aktuellen Aktivitäten auf dem Laufenden gehalten. Sie erhalten den Tagungsband und als Leser der AW-Prax monatlich Nachrichten, Meinungen und Aktuelles. EFA-Mitglieder haben Zugang zur Mailing-Liste „EFA-L“.

Geschäftsstelle

Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V.

EFA-Geschäftsstelle

Königsstr. 46

48143 Münster

Telefon: +49 251 8327575

Telefax: +49 251 8327564

E-Mail: office@efa-muenster.de

Internet: www.efa-muenster.de

Außenwirtschaftliche Informationen gesucht und hier gefunden!

Mendel Verlag

Aus der Vielzahl an (inter-)nationalen Bestimmungen, ihren Änderungen und der Flut an neuen Meldungen filtern wir heraus, was für unsere Kunden relevant ist. Bestmöglich und professionell aufbereitet werden diese Informationen in verschiedenen Medien und Formaten herausgegeben. Beispiele für praktische Arbeitshilfen aus unserem Verlagsprogramm finden Sie im Internet unter **www.mendel-verlag.de**

MendelOnline

Seit Jahren geht unser Engagement über die klassischen Publikationsformen wie Bücher und CD-ROMs hinaus. Mit **MendelOnline** betreiben wir ein weltweit 24/7 verfügbares Internet-Portal, das die 4 Module Warenverzeichnis, Zolltarife, Importformalitäten und Ursprungsregeln enthält. Abrufbar unter **www.mendel-online.eu** – natürlich auch über mobile Endgeräte!

MendelContent

Außenwirtschaftliche Inhalte bieten wir auch zur Nutzung in firmeneigenen EDV-Systemen (z.B. SAP). Nomenklaturen und Zolltarife von über 150 Ländern, Güterlisten der Exportkontrolle, Sanktionslistendaten, Ursprungsregeln internationaler Präferenzabkommen und weiteren Content liefern wir je nach Bedarf. Informieren Sie sich hierzu unter **www.mendel-content.eu**

MendelResearch

Datenpool und Informationsressourcen unserer Außenwirtschaftsredaktion bieten die Möglichkeit der individuellen Abfrage. Bei einem Mangel an Zeit oder fehlendem Zugang stellen wir die benötigten Informationen in kundenspezifischen Dossiers, Tabellen oder Matrizen zusammen. Ob Zölle, Steuern, Formalitäten oder weitere Einfuhrbestimmungen – mehr zu dieser Dienstleistung finden Sie unter **www.mendel-research.eu**

Immer gut informiert mit unserer Fachzeitschrift **FOREIGN TRADE!**

Wichtige **News, Updates, Hintergründe** und **praktisches Insiderwissen** – FOREIGN TRADE liefert Ihnen quartalsweise Relevantes aus den Bereichen Zoll, Steuern, Warenursprung & Präferenzen, Exportkontrolle, IT-Verfahren u.v.m. Jede Ausgabe setzt einen besonderen Themenschwerpunkt.

Sie arbeiten in einem ex- oder importorientierten Unternehmen, sind verantwortlich in den Bereichen Zoll, Außenhandel und Exportkontrolle oder möchten einfach nur wissen, wie Sie Ihre außenwirtschaftlichen Abläufe besser, sicherer, einfacher oder effektiver gestalten können? Dann ist FOREIGN TRADE nicht nur interessanter, angenehmer „Lesestoff“, sondern auch praktische Arbeitshilfe und immer wieder nützlich zum Nachschlagen.

Heft verpasst?

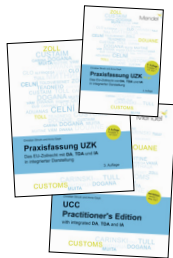
Bestellen Sie Ihre Wunschausgabe ganz einfach online nach!



Weitere Ausgaben, Leseproben und Bestellmöglichkeiten finden Sie unter
www.mendel-verlag.de/foreigntrade.

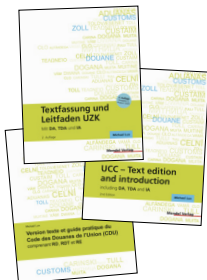
Das **EU-Zollrecht handlich und kompakt** in unseren **Arbeitshilfen UZK**

Das EU-Zollrecht wird seit Mai 2016 von vier unterschiedlichen aber aufeinander bezugnehmenden Rechtsgrundlagen (UZK, DA, TDA und IA) normiert. Um Ihnen das Auffinden von Bestimmungen zu erleichtern, bieten wir verschiedene Arbeitshilfen an:



Die bewährte Arbeitshilfe **Praxisfassung UZK** bietet eine integrierte Darstellung der vier relevanten Rechtsgrundlagen. Den Artikeln des UZK folgend wurde eine Zuordnung der inhaltlich zugehörigen Artikel aus DA, TDA und IA vorgenommen. Ein lästiges „Hin-und-her-Blättern“ lässt sich so überwiegend vermeiden und Sie können inhaltlich zusammengehörige Normen auch im Zusammenhang lesen. Verschiedene optische Hilfsmittel und ein Stichwortverzeichnis unterstützen zudem bei der Navigation.

Service+: Aufgrund entsprechender Nachfrage gibt es die Praxisfassung UZK auch im praktischen Handtaschen-Format als to go-Version sowie in englischer Sprachfassung!



Mit der Publikation **Textfassung und Leitfaden UZK** haben Sie die Möglichkeit, die vier Verordnungen in der vom Gesetzgeber vorgegebenen Struktur zu erfassen: UZK, DA, TDA und IA sind hier jeweils aufeinanderfolgend abgebildet. Vorangestellt ist ein umfangreicher Leitfaden von Michael Lux.

Service+: Dieses Buch ist in deutscher, englischer und französischer Sprachfassung erhältlich!



Die drei den UZK ergänzenden Verordnungen DA, TDA und IA weisen umfangreiche Anhänge auf. Aus Gründen der besseren Handhabbarkeit werden diese in aufeinanderfolgender Darstellung in dem Buch Anhänge UZK – **Anhänge zu den Rechtsgrundlagen DA, TDA und IA** separat veröffentlicht.

Je nach Bedarf und Arbeitsweise kann eine Kombination aller drei Publikationen sinnvoll sein.

Die Arbeitshilfen UZK können als einmalige Lieferung oder im Abo zum vergünstigten Preis bezogen werden. Das Abo ist ein Aktualisierungsservice, der die automatische Zusendung von Neuauflagen zum jeweiligen Festpreis beinhaltet.

Weitere Informationen finden Sie unter www.mendel-verlag.de/arbeitshilfen-uzk.

Allgemeines Zollrecht – Prüfungsschemata und Übersichten

6. Auflage

Mittlerweile in der 6. Auflage erscheint das Buch „Allgemeines Zollrecht – Prüfungsschemata und Übersichten“. Getreu dem Titel stehen klar gegliederte Schemata sowie Übersichten zum allgemeinen Zollrecht im Mittelpunkt. Durch seine anschauliche Darstellung komplexer Sachverhalte soll das Werk denjenigen, die zollrechtliche Sachverhalte systematisch und strukturiert lösen wollen, eine maßgebliche Hilfe bzw. Unterstützung sein.

Die streng an den systematischen Kriterien einer gutachtlichen Prüfung orientierten Schemata und Übersichten sind dabei sowohl für die zollrechtliche Ausbildung als auch für die tägliche Arbeit in außenwirtschaftlich orientierten Unternehmen, Verbänden oder einer Zollstelle konzipiert. Denn nicht nur in der Ausbildung ist es erforderlich, strukturiert Falllösungen zum allgemeinen Zollrecht zu entwerfen – auch von Praktikern wird genau das erwartet. Zur zweckmäßig gegliederten Prüfung komplexer oder unbekannter Fragestellungen und einer schlüssigen Begründung des Ergebnisses dienen hier die Schemata, die in der 6. Auflage durch neue Kurz schemata ergänzt werden. Diese sollen dem Leser vorab einen kurzen Überblick über die Prüfungsabfolge einzelner zollrechtlicher Rechtsfragen geben.

Zudem werden Tatbestandsmerkmale stets mit der jeweiligen Definition dargestellt, wobei auch auf Meinungsstreitigkeiten in gebührendem Umfang eingegangen wird. Soweit Definitionen durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs oder deutscher Finanzgerichte geprägt wurden, werden die relevanten Textpassagen der entsprechenden Urteile auszugsweise wiedergegeben.

Enthalten sind Schemata und Übersichten zu allen zollrechtlichen Schwerpunkten und Fragestellungen:

- Zollschuld- und Zollwertrecht
- Einfuhrumsatzsteuer
- Erstattung und Erlass von Einfuhrabgaben
- Reiseverkehr
- Ausfuhrverfahren
- Versand

Die Autoren: Prof. Dr. Kai-Uwe Kock,
Annegret Focke und Christoph Schulte

Weitere Details unter
www.mendel-verlag.de/zollrecht

