

## **14. Europäischer Zollrechtstag 6./7. Juni 2002 in Basel**

### **Thema: Beförderungen, Präferenzen, Trade Facilitation**

*Bericht von Willi Vögele, Freiburg im Breisgau*

Zu dem Leitthema „*Beförderungen, Präferenzen, Trade Facilitation*“ referierten und erörterten Experten und Teilnehmer der Wirtschaft, Speditionen, beratenden Berufe, Rechtslehre, Justiz und der Zollbehörden das Phänomen Warenbeförderung unter verkehrspolitischen, logistischen, zoll- und steuerrechtlichen Aspekten, den Ausbau der Paneuropäischen Präferenzzone und globale Lösungen für Vereinfachungen im grenzüberschreitenden Warenverkehr.

Nach Wien 1996 und Salzburg 2000 veranstaltete das **Europäische Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V. (EFA)** seine Jahrestagung erstmals in der Schweiz. Wirtschaft und Handelskammer im Großraum Basel sowie die Eidgenössische Zollverwaltung hatten gemeinsam mit EFA zum wissenschaftlichen Gedanken- und praktischen Erfahrungsaustausch am 6. und 7. Juni 2002 in das Kongresszentrum Basel eingeladen.

### **Resolution für weltweite Verfahrensvereinfachungen**

Handel ist global, Verfahren sind lokal. Die Abwicklungshemmnisse im internationalen Geschäft kosten weltweit viele Millionen Euro. Die Welthandelsorganisation hat in der neuen Verhandlungsrunde das Thema „Trade Facilitation“ auf ihre Fahnen geschrieben. Es sollen globale Lösungen für eine Vereinfachung der Verfahren im grenzüberschreitenden Warenverkehr gefunden werden. Das EFA wird in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Organisationen ODASCE in Frankreich und SITPRO in England eine gemeinsame Resolution in die politischen Gremien zur Meinungsbildung einbringen, die den internationalen Verhandlungsprozess beeinflussen soll. Der 14. Europäische Zollrechtstag sollte den Teilnehmern die Gelegenheit gegeben, den Inhalt der Resolution zu beraten.

### **Themen des 14. Europäischen Zollrechtstages im Einzelnen**

Die Zoll- und steuerrechtlichen Verfahren zur Beförderung von Waren im grenzüberschreitenden Verkehr per Flugzeug, Schiff, Bahn und vor allem mit Kraftfahrzeugen auf der Straße schaffen durch die Zunahme der Warenbewegungen neue Herausforderungen organisatorischer, technischer und gesetzgeberischer Art. Durch Präferenzabkommen der Europäischen Union mit Präferenzräumen und Präferenzzonen hat sich eine leistungsstarke Freihandelszone entwickelt. Referate und Diskussionsforen zu den Themen im Einzelnen:

- 1 Vorstellung des Entwurfs einer gemeinsamen Trade Facilitation-Resolution
- 2 Bilaterale Abkommen CH-EU mit besonderer Berücksichtigung des Verkehrs
- 2 Gemeinsames Versandverfahren; NCTS-Erfahrungsberichte
- 3 Beförderung der Waren in Zollverfahren
- 4 Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren in Zollverfahren
- 5 Beförderung bei Ausfuhrerstattung
- 6 Recht und Praxis der Paneuropäischen Präferenzzone
- 7 Präferenzabkommen der Schweiz mit Drittstaaten
- 8 Bemühungen im Trade Facilitation in der WTO - aus der Sicht der Schweiz
- 9 Debatte über den Entwurf der Trade Facilitation-Resolution

## **Computergestütztes Versandverfahren und Schwerverkehrsabgabe**

Präsentation an der deutsch-schweizerischen Grenze am 5. Juni 2002

Als Auftakt zum 14. Europäischen Zollrechtstages präsentierten bereits tags zuvor Roland Bähr, Vorsteher des Hauptzollamts Lörrach, und Ruedi Flükiger, Leiter des Zollinspektorates Basel-Weil-Autobahn mit Projekt- und Bereichsleitern der Gemeinschaftszollanlage aus deutscher und schweizerischer Sicht die Handhabung und praktischen Erfahrungen des computergestützten gemeinsamen Versandverfahrens NCTS und der Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA.

Die zur deutsch-schweizerischen Gemeinschaftszollanlage am 5. Juni angereisten 80 Teilnehmer waren von dem Blick hinter die „Kulissen“ eines Zollamts sehr angetan und merkten an, dass die Umsetzung gesetzlicher oder hoch angesiedelter Verwaltungsvorgaben erst vor Ort die Schwierigkeiten im Detail erkennen lasse und der Vollzug dennoch mit der Findigkeit der Praktiker gute Ergebnisse aufzuweisen habe.

Vier Jahre Vorbereitung vor Einführung der LSVA in der Schweiz bieten heute nahezu einen **perfekten Ablauf der Erhebung der LSVA** durch die schweizerische Zollverwaltung, insbesondere bei Nutzung der ID-CARD - Kredit statt Cash ! Bedenken wurden allseits geäußert, ob die in Deutschland beschlossene Schwerverkehrsabgabe wie vorgesehen so kurzfristig eingeführt werden könne, wengleich die Erhebungsart nach deutschem LKW-Mautsystem nicht mit der in der Schweiz praktizierten vergleichbar sei.

Nach und nach werden immer mehr Zollämter an das neue **computergestützte Versandverfahren NCTS** (*New Computerized Transit System*) angeschlossen, das in 22 Ländern (EG, EFTA, Visegrád-Staaten) das herkömmliche Versandbegleitpapier im gemeinsamen/gemeinschaftlichen Versandverfahren ablösen werde. Kernstück ist das internationale Netzwerk, in das die Daten vom Importeur/Exporteur bzw. Spediteur verschlüsselt eingegeben, zollrechtlich behandelt und wieder entschlüsselt werden. 100.000 NCTS-Sendungen seien bereits erfolgt, wie in den die Führung durch die Zollgebäude begleitenden Fragen und Antworten zum Ausdruck kam.

Das NCTS-Verfahren ermöglicht auch eine abschließende Grenzbehandlung, d.h. die Zollabfertigung der Importsendung in der freien Verkehr, was ursprünglich aus Gründen der Entlastung der Grenzzollstellen und des Entzerrens des Verkehrs am Amtsplatz gar nicht erwünscht war. So jedenfalls wird die endgültige Zollbehandlung an der Gemeinschaftszollanlage Basel-Weil am Rhein-Autobahn mit Erfolg praktiziert !

### **14. Europäischer Zollrechtstag am 6. Juni 2002 in Basel eröffnet**

Prof. Dr. Peter Witte, Vorsitzender des Europäischen Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V. (EFA) eröffnete tags darauf im Kongresszentrum Basel den 14. Europäischen Zollrechtstag, zu dem sich über 200 Teilnehmer aus vielen Ländern zu einem wissenschaftlichen und gedanklichen Erfahrungsaustausch eingefunden haben.

Lange und gute Kontakte zur Schweizer Zollverwaltung, besonders zu *Fritz Schmucki*, dem Chef der Zollveranlagung der Oberzolldirektion Bern, ermöglichten die Durchführung der EFA-Jahrestagung in der Schweiz. In einer zu beschließenden **Resolution** gelte es nach den Worten von Witte, Position zu grenzüberschreitenden

Problemen der Zusammenarbeit zu beziehen vonseiten der Zollverwaltung und vonseiten der Wirtschaft.

## **Begrüßung durch Rudolf Dietrich, Oberzolldirektor, Bern**

Der Leiter der Eidg. Zollverwaltung hieß **Referenten** und **Teilnehmer** der Wirtschaft, Speditionen, der beratenden Berufe, Justiz, Rechtslehre und der Zollverwaltung aus den EU-Ländern und der Schweiz - auch im Namen des Bundespräsidenten Villiger - **herzlich willkommen**. Wie an nur weniger Orten Europas sei Basel ein zöllnerischer Brennpunkt, an dem ein großer Teil des Warenaustausches zwischen stark entwickelten Volkswirtschaften der Europäischen Gemeinschaften und der Schweiz ablaufe. Möge dies die Diskussion dieser Veranstaltung dynamisch beeinflussen.

Die Schnittstelle dreier Länder sei auch heute noch ein Hindernis, nicht zuletzt den Transitverkehr mit Formalitäten und den Schienen-/Straßenverkehr betreffend. **Der Zoll folge dem Verkehr und nicht umgekehrt**. Der Zoll habe diesbezüglich keine politische Regelungsaufgabe! In seiner Einführung erläuterte Dietrich auf den Verlauf der Fachtagung bezogen aus Schweizer Sicht folgende Punkte

- 1 Reform des gemeinsamen Versandverfahrens, Informatisierung durch NCTS
- 2 Zollgesetzrevision des geltenden schweizerischen Zollgesetzes von 1925,
- 3 Leistungsauftrag für den Zivilbereich der Zollverwaltung durch „Vorgaben“
- 4 EDV-Verzollungssystem / Projekt Redesign Zollmodell 90
- 5 Zollbetrug, Betrugsbekämpfung.

## **Peter Wilmott, President of ODASCE, Paris**

Im ersten Referat der Veranstaltung befasste sich Wilmott mit der „*Vorstellung des Entwurfs einer gemeinsamen Trade Facilitation-Resolution von EFA, ODASCE und SIPRO*“, um den Teilnehmern für die am nächsten Tag vorgesehene Debatte über diesen Entwurf eine Grundlage zu geben. Es werde eine gemeinsame Position EFA-ODASCE-SIPRO zu einem Abkommen über Handelserleichterungen der WTO angestrebt (Common position on a WTO trade facilitation agreement). Im internationalen Kontext bestünden Verpflichtungen zur Vorbereitung der Verhandlungen über Welthandelserleichterungen für ein Übereinkommen im Jahre 2003. Die Europäische Kommission fordere Unterstützung durch die Wirtschaft und Universitäten. Arbeiten hierzu seien bereits auf den Weg gebracht.

Ausgangspunkt für den Entwurf einer Vereinbarung mit dem Engagement für Facilitation Trade sei in Münster im Januar 2002 gefasste „**Münster Declaration**“. Die darin enthaltenen Grundsätze richteten sich zur Weiterverfolgung des Anliegens an die der EFA entsprechenden Organisationen ODASCE und SIPRO, sowie in einer breiteren Dimension auf ein Wirtschaftsnetz („Business Network“) von Einrichtungen in Brüssel (EG).

Nach den Leitlinien („Key features“) sollten Handelserleichterungen auf der Grundlage von Regeln **Benefits** für alle Ländern einschließlich der Entwicklungsländer vorgesehen werden und zwar mit **Asymmetric efforts** zur höchste Stufe für Erleichterungen, technische Unterstützung für diese Länder nach vorhandenen Kapazitäten, realen Fortschritten in den Erleichterungen und in der Signatur des Übereinkommens.

Wilmott stellte vor seine weiteren Ausführungen die Frage „**What do we propose?**“

Ein Minimum von Erleichterungen müsse von allen Ländern angeboten werden, höhere Stufen, für die Länder, die zu einem größeren Angebot in der Lage sind. Die Mitglieder der WTO sollten sich selbst positionieren, was jedes Mitglied dazu leisten kann („facilitation ladder“). Eine konkrete Einschätzung/Bewertung solle mit einer detaillierten Aufstellung über Handelserleichterungen erfolgen. Die Regelungen sollen sich nicht nur auf Zollstellen beschränken, sondern darüber hinausgehend „all border agencies“ einschließen.

In Streitfragen („Issues“) stellte Wilmott in den **Fragen** in den Raum: Wie überzeugt man die Mitglieder der WTO über zu treffende Handelserleichterungen im Rahmen einer ausgewogenen Balance ? Wie sichern sich die Entwicklungsländer, um ihren Verpflichtungen nachkommen zu können ? Wie ist der das Übereinkommen durchzusetzen ? Wie geht die technische Unterstützung vonstatten ?

Vorschläge seien bereits am 31. Mai 2002 der EG-Kommission vorgelegt worden. Die **weiteren Schritte** („Next steps“) betreffen Verhandlungen mit maßgebenden Funktionsträgern in der EU und in der WTO. „Botschaften“ seien besonders an die Entwicklungsländer zu richten. Es gelte Vorschläge zu verfeinern und aktuelle Problemlösungen zu entwickeln.

In seiner **Schlussbetrachtung** („Conclusion“) machte Wilmott deutlich, dass erfolgreiche Handelserleichterungen den Mitgliedern der WTO, ihren Bürgern und der Wirtschaft erhebliche Vergünstigungen („massive benefits“) bringen werden. *The post-Doha agenda* gebe die Chance, die Vergünstigungen sicherzustellen. Um Erfolg zu haben, müssten die Verhandlungen richtig auf den Weg gebracht werden („get it right“). **Das EFA-ODASCE-SIPRO Team biete einen effektiven Weg, zur Vollendung dieser Ziele beizutragen.**

Als Resümee stellte Wilmott den Entwurf einer gemeinsamen „**Trade Facilitation“-Resolution**“ den Teilnehmern vor, um ihn in endgültiger Fassung in die politischen Gremien einzubringen und damit den internationalen Verhandlungsprozess zu beeinflussen. Zur Meinungsbildung in einem gemeinsamen Positionspapier hatten die Teilnehmer spiegelbildlich zu seinem Vortrag in einem **Fragebogen** zu Punkten Stellung zu nehmen, denen nach Ansicht der drei Organisationen in einem künftigen Übereinkommen eine Schlüsselstellung zukomme:

- 7 das Übereinkommen muss auch Entwicklungsländern zugute kommen,
- 8 weitgehende Erleichterungsmaßnahmen für Entwicklungsländer,
- 9 bedürftige Länder erhalten substanzielle technische Hilfe,
- 10 bereits mit der Unterzeichnung sind Erleichterungsmaßnahmen einzuführen,
- 11 Mindestgrad der Erleichterung, den alle WTO-Mitglieder erfüllen müssen,
- 12 Weitergehende Verpflichtungen der Länder, die die Möglichkeit dazu haben,
- 13 Die Einstufung auf der „Leiter“ erfolgt durch die WTO-Mitglieder selbst, konkrete Bemessung der Auswirkungen des Übereinkommens,
- 14 Eine detaillierte Auflistung von Erleichterungsmaßnahmen,
- 15 alle Grenzformalitäten - nicht nur im Bereich der Zölle - sollen umfasst sein,
- 16 Überzeugung der WTO-Mitglieder von der Unterzeichnung des Übereinkommens
- 17 Verankerung konkreter Vereinfachungsmaßnahmen im Übereinkommen,
- 18 Gewährleistung der Durchsetzung des Übereinkommens
- 19 effektive technische Hilfe für die Entwicklungsländer.

*Auswertung der Fragebögen und Erörterung sind am folgenden Tag vorgesehen.*

**Dr. Michael Ambühl, Botschafter, Bern**

Der Chef des Integrationsbüros EDA/EVD, Michael Ambühl, referierte über das Thema „Bilaterale Abkommen CH - EU mit besonderer Berücksichtigung des Landverkehrs“. Diese Abkommen von 1999 stellten die Beziehungen der Schweiz zur EU nach dem EWR-Nein wieder auf ein solides Fundament. Von herausragender Bedeutung sei aus schweizerischer Sicht das **Landverkehrsabkommen**, weil es umweltgerechte schweizerische Verkehrspolitik mit ihrem - in der Verfassung verankerten - Ziel der Verlagerung von möglichst alpenüberquerenden Güterschwerverkehr von der Straße auf die Schiene mit der europäischen Verkehrspolitik koordiniert. Beide Seiten müssten realistisch aufeinander zugehen und voneinander lernen. Die Strasse werde im Rahmen des bilateralen Landverkehrsabkommens weiter verteuert! Die Richtung stimme, es gelte Kurs zu halten, die völkerrechtliche Absicherung durchs Abkommen sei dabei wichtig.

### **Dr. Nikolaus Vulont, Hauptverwaltungsrat, EG-Kommission, Brüssel**

Sein Thema „Gemeinsames Versandverfahren“ war weit gefächert. Als Spezialist und gern gesehener Referent bei EFA-Veranstaltungen, bekundet er eingangs etwas überspitzt, dass er keine Festvortrag halten könne, sondern eher einen „Baustellenbericht“ abgeben müsse. So bezog er sich dann auch auf den *Untersuchungsbericht EU-Parlaments von 1997* mit der Feststellung betrügerischer Machenschaften und Schwachstellen. Die Antwort des Gesetzgebers darauf

1. Straffung des Verfahrens
2. Detaillierte Pflichten des Verfahrensbeteiligten,
3. erweiterte Möglichkeit der Heilung einfacher Pflichtverletzungen,
4. eingeschränkte Angabepflicht der Warennummer (sensible Waren).

Als Schwäche nannte Vulont den Informationsfluss mit Papier und das Vortäuschen ausreichender Sicherheit. Durch NCTS werde die Kontrolltätigkeit auf Betriebsprüfungen reduziert. Das Informatisierungsverfahren reduziere das Regelverfahren. Die unterschiedliche Bewertung des computergestützten NCTS-Versandverfahrens in den einzelnen Ländern lasse keine horizontale Lösung zu. Die Wirtschaft wolle jedoch eine die Länder übergreifende zuverlässige Lösung. Die **Doppelgleisigkeit** NCTS und das herkömmliche papiergestützte Versandverfahren **führe** zu beträchtlichen **Erschwernissen**, deshalb müsse unbedingt die einheitliche Lösung angestrebt werden. Skeptische Worte ließen sich nur durch beweiskräftige Aussagen vermeiden !

*Nach der Mittagspause wurde das Schwerpunktthema „Beförderungen“ unter weiteren Gesichtspunkten aus Sicht der Speditionen, des kodifizierten Zollrechts, der Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren und der Beförderung bei Ausfuhrerstattung fortgesetzt. Zur Überleitung auf die Erfahrungsberichte der Speditionsunternehmen eine kurze Einführung:*

Das europäische EDV-System **NCTS** wird das zur Zeit praktizierte papiergestützte gemeinsame Versandverfahren im grenzüberschreitenden Warenverkehr nach und nach ablösen. In einigen Ländern ist die Informatisierung schon weit fortgeschritten, zumindest im Pilotverkehr. Das NCTS-Verfahren wird das Transitverfahren verbessern. Das Rückmeldeverfahren der Bestimmungsstelle an die Abgangsstelle mit dem Versand-Exemplar Nr. 5 des Einheitspapiers (= Rückschein) wird durch die

elektronische Mitteilung ersetzt.

In den einzelnen Ländern, die das Versandverfahren nutzen (EU-, EFTA-, Osteuropäische Staaten), ist die Beauftragung von Speditionsunternehmen durch Exporteure und Importeure unterschiedlich. In Deutschland ist das NCTS-Verfahren eng mit dem EDV-System **ATLAS** (Automatisiertes Tarif- und Lokales Zoll-Abwicklungssystem) verknüpft.

Die Schweiz hat nur Außengrenzen. Jede Güterbewegung von, in und durch die Schweiz bedarf einer zolltechnischen Behandlung. **Zollbehandlung** ist deshalb neben der internationalen Spedition das Kerngeschäft Schweizer Speditionsunternehmen. 250 Mitgliedsfirmen zählt der *Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen - SPEDLOGSWISS* -, der über 95% aller Zollagenten und Speditionsunternehmen in der Schweiz repräsentiert.

### **Martin Oeschger, Geschäftsleiter der SPEDLOGSWISS, Basel**

In seinem NCTS-Erfahrungsbericht „*Elektronisches Versandverfahren als integrierte Lösung in der Spedition*“ definierte Oeschger die integrierte Lösung als Kernpunkt, dass **einmal** erfasste Daten nicht ein zweites mal erfasst werden müssen, sondern für die ganze Logistikkette weiterverwendet werden können (internationales Netzwerk).

Im **Idealfall** übermittle der Exporteur die Sendungsdaten an seinen Spediteur, heute oft mittels Spedifact, eines auf dem UN-Standard EDIFACT basierenden Speditionsauftragsprogramms der IG Electronic Commerce seines Verbandes. Der Spediteur bearbeite die Daten weiter und bereite sie für die verschiedenen Anwendungen auf, *beispielsweise* Aufträge an Frachtführer, Ausfuhrabfertigung, Versandverfahren, Versicherungsanmeldung, Instruktion des Korrespondenten im Ausland, damit dieser seinerseits die Löschung des Versandverfahrens, die Einfuhrverzollung, die Aufträge an seine Unterbeauftragten sowie die Avisierung des Importeurs vornehmen könne. Die Übermittlung all dieser Einzelprozesse solle natürlich **elektronisch** erfolgen, bis auf die Eröffnung des Versandverfahrens.

Anhand einer **Stückgutsendung von der Schweiz nach Spanien** demonstrierte Oeschger den praktischen Ablauf bei einer **Transitabmeldung** (Eröffnung eines Versandverfahrens), für die als **Daten** die Bürgschaftsnummer, die Grenzzollstelle(n), die Bestimmungszollstelle, das Zollkennzeichen, die Empfangsadresse derjenigen Person, die den Versandschein löscht (Korrespondent), die Transitfrist und die LKW-Nr./Container-Nr. **notwendig** sind. Größtenteils würden die Daten der „*Ausfuhrabmeldungen*“ für die Transitabmeldung weiterverwendet und dann auch ins Ausland versandt werden. Die Transitabmeldung werde damit auch an den Zoll übermittelt, der eine elektronische Plausibilitätskontrolle durchführe. Wenn die Transitabmeldung von der EZV (*Eidg. Zollverwaltung*) angenommen worden sei, erhalte der Spediteur von ihr ein PDF-File mit dem Versandbegleitdokument und der Liste der Positionen. Nun drucke der Spediteur das Versandbegleitdokument mit Nummer und Strichcode aus.

Im Hinblick auf den Nutzen der Informatisierung des Versandverfahrens für den Spediteur verspreche sich die Speditionswirtschaft vom „NCTS“ in erster Linie **fünf Vorteile**:

1. Die elektronische Eröffnung bringe zwar keine zeitlichen Einsparungen, aber der Rationalisierungseffekt liege beim Suchverfahren, das praktisch entfallen werde.

2. Durch die raschere Erledigung der Versandverfahren werde es möglich sein, mit kleineren Bürgschaften der Hauptverpflichteten, d.h. der Spediteure auszukommen.
3. Die Informationsverarbeitung werde durch den Wegfall der letzten „händischen“ (papiergestützten) Datenverarbeitung insgesamt homogener und damit besser zentral steuerbar.
4. Nicht nur Behörden, auch die Hauptverpflichteten, seien vor Betrug besser geschützt. Das Fälschen der Unterschriften des Hauptverpflichteten auf T-Dokumenten werde wesentlich erschwert.
5. Dadurch, dass das Begleitpapier an der Grenze nur noch eingescannt werde, der Chauffeur sein Fahrzeug auch nicht mehr verlassen müsse, werde ein besserer Verkehrsfluss erzielt.

**Hürden**, ggf. auch **Hindernisse**, für die Einführung des NCTS seien der Einführungsaufwand für die Anpassung und Neuprogrammierung ihrer Speditions- und Verzollungssoftware und zusätzliche organisatorische Aufwendungen, des Weiteren der höhere Datenerfassungsaufwand und die Abhängigkeit des Spediteurs von der Informatik der Zollverwaltungen.

In der Schweiz sei der Start in das NCTS dank der guten Zusammenarbeit zwischen Speditionswirtschaft und Zollverwaltung geglückt, führte Oeschger abschließend aus. Er befürchte jedoch, dass die Schweiz nur begrenzt oder entsprechend spät davon profitieren könne, denn nur wenn das NCTS **flächendeckend in ganz Europa** eingeführt sei, könne der anvisierte Nutzen voll erzielt werden.

### **Karl-Heinz Weiskirchen, Country Customs Manager, Danzas Deutschland**

In dem ergänzenden NCTS-Erfahrungsbericht aus deutscher und internationaler Sicht bestätigte Weiskirchen im Wesentlichen die von Oeschger vorgebrachten Argumente der Vorteile aber auch der Problematik des Ineinandergreifens, d.h. Funktionierens des internationalen Datenaustausches im Netzwerk der Speditionen, der Export-/Importwirtschaft und nicht zuletzt der Zollverwaltung.

Ausgehend vom in Deutschland eingeführten **IT-Verfahren ATLAS Einfuhr** referierte Weiskirchen über *Pilotierung*, *Echtbetrieb* und *Vorgehensweise* bei den für die Wirtschaft und die Speditionen unverzichtbaren vereinfachten Verfahren. Danach gliederte er seine Ausführungen der Einbindung des NCTS-Verfahrens in **ATLAS Versand** in die Stichworte

- 1 Entwicklung und Pilotierung,
- 2 Weiteres Vorgehen,
- 3 NCTS in der Europäischen Union,
- 4 Praktische Durchführung aus Sicht der Teilnehmer,
- 5 Vorteile des Systems,
- 6 Fazit und Ausblick.

Mit dem IT-Verfahren ATLAS Einfuhr sei das Speditions- und Logistik-Unternehmen Danzas sehr zufrieden. 80 % aller Einfuhranmeldungen würden bereits mit diesem automatisierten Zollverfahren bewirkt. Für das NCTS-Verfahren sei Danzas Pilotanwender. 13 Zollstellen geben Versandscheine für Benutzer ein.

Bei der NCTS-Anwendung gebe es jedoch Probleme mit dem „unauffälligen“ Begleitpapier bezogen auf den Fahrzeugführer, die Eingangsstellen und aus Gründen einer aufwendigeren Organisation auf große Werke. Schwierig sei auch der

automatisierte Bürgschafts- und Datenaustausch. Andererseits könnten die Sicherheiten schneller freigegeben werden. Positiv sei außerdem die unverzügliche Erledigungsinformation für den Hauptverpflichteten und der Wegfall des aufwendigen Suchverfahrens für Behörden und Speditionen zu verzeichnen. Damit erledige sich auch das Warten auf den Rückschein, des Exemplars Nr. 5 des Versandscheins.

In seinem Ausblick bekundete Weiskirchen die Hoffnung auf eine gemeinsame „Austragung“ des NCTS-Verfahrens von Anwendern aus Wirtschaft, Speditionen und den Zollverwaltungen, damit 250 000 Versandscheine Ausgang oder/ und Transit **automatisiert** eröffnet werden können. Mit vielen Applikationen werde allerdings weiterhin zu rechnen sein.

## **Dr. Klaus Peter Müller-Eiselt, Richter am Bundesfinanzhof, München**

Mit der Reform der Zollverfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung wurden die Möglichkeiten für „Beförderungen“ erweitert und vereinheitlicht. Das externe Versandverfahren gilt gemäß Art. 91 Abs. 3 Zollkodex (ZK) unbeschadet der besonderen Bestimmungen für die Beförderung von Waren, die sich in einem Zollverfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung befinden.

Zu seinem Vortrag „*Beförderung von Waren in Zollverfahren*“ gab Müller-Eiselt den Zuhörern eine detaillierte Gliederung zur Hand

1. Beförderung als rechtliche Regelung (Art. 511 - 514 ZK-DVO)
2. Beförderung ohne Zollförmlichkeiten (Art. 512 Abs.1)
3. Beförderungsvorlauf nach der Einfuhr (Art. 512 Abs. 2)
4. Beförderungsnachlauf vor der Wiederausfuhr (Art. 512 Abs. 3)
5. Beförderung vom Inhaber zu Inhaber (Art. 513)
6. Sicherheitsleistung (Art. 514)
7. Zollsuldfragen bei Verfehlungen (Art. 859 Nr. 7)
8. Vorläufige Bewertung

Auszugehen sei von der Legaldefinition in **Art. 511 ZK-DVO**

*„In der Bewilligung ist festzulegen, ob und unter welchen Voraussetzungen Waren oder Erzeugnisse in einem Nichterhebungsverfahren zwischen verschiedenen Orten oder zu den Räumlichkeiten eines anderen Inhabers ohne Beendigung des Verfahrens befördert werden dürfen (Beförderung), wobei mit Ausnahme vom Fall der vorübergehenden Verwendung die Führung von Aufzeichnungen erforderlich ist. Eine Beförderung ist nicht möglich, wenn der Ort des Abgangs oder der Ankunft ein Zolllager des Typs B ist.“*

Nach den neuen Beförderungsregeln gelte es die Gestaltungsmöglichkeiten und den wirtschaftlichen Einsatz zu bedenken. Sie seien zwar aus der Neufassung des Titels III „Zollverfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung“ Kapitel 1 Abschnitt 6 Unterabschnitt 2 „Beförderungen“ ersichtlich, bedürften jedoch mit weiteren Vorschriften in der Praxis einer Zuordnung. Die integrierte Bewilligung und Ausgestaltung von Verfahren zu Verfahren zwischen Betriebsstätten sei nur aus Aufzeichnungen ersichtlich (Dienstvorschrift zur aktiven Veredelung VSF Z 15 02).

Die in o.a. Gliederung in Nr. 2 und 3 bezeichneten Beförderungen **müssen** bei Vorliegen der Voraussetzungen zugelassen werden. Die Beförderung zur Ausgangszollstelle im Hinblick auf die Wiederausfuhr (Nr. 4) **kann** zugelassen werden.



Es zeichne sich ab, dass Unternehmen, für die bereits vereinfachte Verfahren bestehen, die Bewilligung in einer Verknüpfung verschiedener rechtlicher Sachverhalte nicht angehen, weil ihnen eine Neuformierung zu teuer erscheine, und somit die „Zentralstelle Einzige Bewilligungen“ in München nicht in Anspruch genommen werde.

Ein Wermutstropfen sei die Pflicht zur Sicherheitsleistung bei Waren mit Betragsrisiko „betragsanfällige Waren“ genannt. Im Zollschuldbereich sei auf Art. 859 Nr. 7 ZK-DVO als Heilungstatbestand auch für die besondere Verwendung mit Inkrafttreten am 1. Juli 2001 verwiesen. Als Nachweis genüge, dass die Ware angekommen ist. Missratene Zollschuldentstehungen seien ausgeglichen worden. In seinem Ausblick machte Müller-Eiselt deutlich, dass der Gesetzgeber für weitere Vereinfachungen sorgen und die Förmlichkeiten niedrig halten müsse.

### **Matthias Bongartz, Regierungsdirektor, Fachhochschule des Bundes, Münster**

In seinem Referat „*Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren in Zollverfahren*“ sei davon auszugehen, dass zwei verschiedene Rechtsmaterien miteinander verknüpft werden, wobei das Zollrecht auf Divergenz und Verbrauchsteuerrecht auf Gleichbehandlung angelegt sei. Der „Aufbruch“ der Verknüpfung erfordere für den Anwender die **Kenntnis beider Rechtsmaterien**.

Ein innergemeinschaftliches Gemeinschaftsgebiet für **Verbrauchssteuern** gebe es nicht, höchstens eine Gleichbehandlung bei der Einfuhr verbrauchsteuerpflichtiger Erzeugnisse aus dem Drittland mit Abfertigung zum freien Verkehr, führte Bongartz aus. Die Überführung in ein Zollverfahren könne nach den nationalen Verbrauchsteuergesetzen eine Steuerentstehung bei Entfernung aus einem Steuerlager verhindern. Der Begriff „Zollverfahren“ werde im Verbrauchsteuerrecht nicht näher erläutert. Eine Überführung verbrauchsteuerpflichtiger Waren aus einem Steuerlager in ein Nichterhebungsverfahren sei - von Ausnahmen in Sondersituationen bei Statuswechsel abgesehen - ausgeschlossen.

Im Hinblick auf ein **T2-Verfahren** fingiere das Richtlinienrecht in bestimmten Fällen ein Steueraussetzungsverfahren, wenn verbrauchsteuerpflichtige Waren u.a. im internen gemeinschaftlichen Versandverfahren befördert werden, vgl. Art. 5 Abs. 2 zweiter Anstrich RL 92/12. Die Verbrauchsteuer-Durchführungsverordnungen ermöglichten bei einigen in der Richtlinienregelung genannten Konstellationen, das T2-Papier durch das begleitende Verwaltungsdokument zu ersetzen, wenn zugleich ein zugelassener Versender und Empfänger beteiligt seien.

Werden verbrauchsteuerpflichtige Waren - auf die Einfuhrsituation bezogen - unmittelbar in das Steuergebiet eingeführt oder befinden sie sich in einem Zollverfahren, gelten für die Steuerentstehung die Zollvorschriften sinngemäß. Mit dieser Regelung schaffen die deutschen Vorschriften für Waren aus Drittländern den gewünschten **Suspensiv-effekt** ohne Eröffnung eines Steueraussetzungsverfahrens. Dieser werde dadurch erreicht, dass erst die Verwirklichung eines Zollschuldentstehungstatbestandes die Entstehung einer Verbrauchsteuerschuld auslöse.

Ein „Gefahrenpotenzial“ bei einer Verknüpfung beider Rechtsmaterien sei nicht zu übersehen. Diese Feststellung bekräftigend führte Bongartz in einigen Punkten aus:

- 1 Gebietsdifferenzen zwischen dem Zollgebiet der Gemeinschaft und den EG-Verbrauchsteuergebieten müssten berücksichtigt werden.

- 2 Änderungen des Zollrechts könnten bedenklich auf das Steuerrecht - insbesondere bei einer materiellrechtlichen Verknüpfung - durchschlagen.
- 3 Aufgrund von Steuerbelangen geschaffene Zollregelungen müssten ggf. das für indirekte Steuern auf EU-Ebene geltende Einstimmigkeitsprinzip erfüllen, was so manche Ziel nicht erreichen lasse.
- 4 Um einerseits der unterschiedlichen Struktur und Systematik der miteinander verbundenen Rechtsmaterien und andererseits den berechtigten Bedürfnissen der Wirtschaftsbeteiligten gerecht zu werden, sollte möglichst nur auf der verfahrensrechtlichen Ebene eine Verknüpfung erfolgen. Das „*Zolldokument*“ solle das „*Steuerdokument*“ nur in verfahrensrechtlicher Hinsicht ersetzen !

### **Dr. Wolfgang Uhlig, Bundesministerium der Finanzen, Bonn**

Als Einführung zu seinem Thema „*Beförderung bei Ausfuhrerstattung*“ ging Uhlig auf die Rechtsnatur der Ausfuhrerstattung ein und bot zur Auswahl an: Subvention, Vergünstigung, „Samaritertum zugunsten der Wirtschaft“ - wohl etwas spaßig gemeint - verlorene Zuschüsse, die nicht mehr zurückgezahlt werden müssen, verbunden mit einem Zahlenwerk (100 000 Erstattungsanträge im Jahr 2001, 1,1 Milliarden DM gewährte Ausfuhrerstattung, 11,5 Millionen DM Rückforderung wegen formeller Verstöße, 52 Marktordnungsprüfungen in welchem Zusammenhang auch immer).

Als Beförderungsdokumente neben den üblichen Zollpapieren können auf der Grundlage von Frachtverträgen folgende **Frachtpapiere** - möglichst vom Erstattungs beteiligten unabhängige Dokumente - anerkannt werden, (ausgenommen die Warenverkehrsbescheinigung EUR.1 und Scheine für Sammelgut):

- 1 im *Seefrachtverkehr* Konnossement (B/L), Mate's receipt (M/R) - Bordbescheinigung -, Forwarders Certificate of Transport (FCT), Umladebescheinigung,
- 2 im *Straßengüterverkehr* Frachtbrief (allgemein), Frachtbrief nach der CMR,
- 2 im *Bahnfrachtverkehr* Frachtbrief - in welcher Ausgestaltung auch immer -,
- 3 im *Luftfrachtverkehr* Frachtbrief,
- 4 im *Binnenschiffsverkehr* Schiffsladeschein.

Im Ergebnis gründen die Beförderungspapiere auf dem **Beförderungsvertrag**. Anerkannt werden Versanddokumente, Verzahnungspapiere und Papiere, die als solche „geeignet“ seien.

Große Bedeutung komme den Beförderungspapieren für die sogenannte auf Empfangsländer bezogene **differenzierte Ausfuhrerstattung** zu. Wenngleich zwischen einheitlicher und differenzierter Erstattung unterschieden werde, behält die Ausgangsstelle eine Kopie des Beförderungspapiers auch bei einheitlicher Erstattung für spätere Stichprobenprüfungen ein. Kleinlichkeit und Bürokratie hätten unter dem Blickwinkel sehr hoher Erstattungsbeträge durchaus ihren Sinn !

**Auseinander entwickelt** hätten sich in der EU die Regelungen im Seefracht und Luftfrachtverkehr, z.B. inwieweit eine Unterschrift notwendig sei, unterschiedlich für den Zeitpunkt (täglicher Hafenbericht, Ladeliste Hapag-Lloyd). Der Straßenverkehr sei im Hinblick auf die Überschaubarkeit der Vorgänge und Überprüfungen noch tragbar. Der Eisenbahnfrachtverkehr weise dagegen Besonderheiten auf, denen mit Vereinbarungen Rechnung getragen werden müsse. Die Schere „internationales Transportrecht“ gehe im Hinblick auf die Grundlagen und Voraussetzungen der Erstattungsgewährung immer mehr auseinander. Nachträgliche Kontrollen sollten ausgeweitet werden.

## **Diskussion der Referenten des Tages mit Teilnehmern**

Unter der Moderation von **Fritz Schmucki**, Eidg. Oberzolldirektion Bern, wurden Fragen aus dem Teilnehmerkreis zu den einzelnen Referaten erörtert/beantwortet. Es wurden beim Versand unterschiedliche Erledigungsverfahren angesprochen und Bedenken vorgetragen, ob der Termin für die umfassende Einführung des NCTS-Verfahrens eingehalten werden könne. Die Verlagerung der Abfertigung der Waren zum freien Verkehr an die Grenze werde als Ausweg gewählt. EU-Mitglied- und Partnerstaaten des gemeinsamen Versandverfahrens hätten das Ziel, die elektronischen Verfahren **anzunehmen** und diese nicht in Dinosaurier-Zeiten rechtlich zu verlagern.

Dr. Nikolaus Vaulont, EG-Kommission, betonte, dass eine Zurückweisung des NCTS wegen Schwierigkeiten **nicht hinnehmbar** sei. Der Fortschritt sei ernst zu nehmen. Die Belastung, zweispurig zu verfahren, sei auch für die Zollverwaltung nicht vertretbar. Zum gegenseitigen Verständnis und der Anliegen der Partner bestehe eine dauernde **Kooperation** zwischen Verwaltung und Wirtschaft, um gemeinsame - tragbare - Lösungen weiter zu entwickeln und zu finden.

## **Empfang des Kantons Basel-Stadt und Fahrt auf dem Rhein im Dreiländereck**

Zum Abschluss der Veranstaltung am 6. Juni fand für die Teilnehmer des 14. Europäischen Zollrechtstages im Basler Rathaus ein **Empfang** mit Begrüßung durch Regierungsrat Jörg Schild statt. Eine **Schiffsfahrt** im Dreiländereck mit dem Flaggschiff der Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft, Christoph Merian, ließ einen erfolgreichen Tag ausklingen.

## **Internationales Präferenzrecht und Trade Facilitation**

Am 7. Juni 2002 befasste sich der 14. Europäische Zollrechtstag mit den Themen Zollpräferenzen als Exportförderungsmittel, Präferenzabkommen mit Drittstaaten und Trade Facilitation in der neuen Runde der Welthandelsorganisation. Transparenz, Vereinfachung und Harmonisierung der zollrechtlichen und zolltechnischen Abfertigungsvorgänge sind gefragt.

## **Dr. Susanna Martinek, Oberrätin, Bundesministerium für Finanzen, Wien**

Die Freihandelsabkommen der EU folgen dem üblichen Prinzip, wonach die Partnerländer einander Zollpräferenzen für Ursprungserzeugnisse gewähren, d.h. für Waren die im Gebiet des Partnerlandes spezifisch festgelegten Herstellungskriterien bzw. gewissen Mindestbehandlungen unterzogen wurden. Einen Vorteil bietet dabei die „Kumulierung“, also die Möglichkeit zur Zusammenrechnung von in verschiedenen Partnerländern eines Freihandelsabkommens vorgenommenen Herstellungsvorgängen.

Frau Martinek stellte ihr Thema „*Recht und Praxis der Paneuropäischen Präferenzzone*“ eingangs als äußerst komplex dar, sie könne davon aus Zeitgründen deshalb nur einige Aspekte behandeln. Wesentliche Voraussetzung für die Gewährung von Zollpräferenzen sei der durch Abkommen und Ursprungsregeln zu bestimmende Warenursprung, sei es

1 **autonom**, d.h. e i n Land betreffend oder die Erzielung durch

## 2 **Kumulierung**, d.h. Addieren von Arbeitsvorgängen der Vertragspartner.

Aufgrund der bilateralen Natur der meisten Freihandelsabkommen bestehe die Möglichkeit zur Kumulierung in der Regel nur zweiseitig zwischen den zwei Partnerstaaten. Im Rahmen der „*Paneuropäischen Präferenzzone*“ könne hingegen „diagonale“ Kumulierung zwischen mehreren Ländern stattfinden, obwohl diese nicht durch ein großes multilaterales Abkommen verbunden seien, sondern nur durch ein Netzwerk bilateraler Freihandelsabkommen mit gleichlautenden Ursprungsprotokollen samt entsprechenden Querverweisen. Als Beispiel für die diagonale Kumulierung könne man die Präferenzzone EG mit Osteuropäischen Staaten, Baltischen Staaten und der Türkei nennen.

Im Falle von Kumulierung sei es erforderlich, führte Martinek weiter aus, den Ursprung der Ware einem bestimmten Partnerland zuzuweisen. Wenngleich im Anwendungsbereich der „Paneuropäischen Zone“ Unterschiede im Zollabbau weitgehend beseitigt seien, sei es aus unterschiedlichen Gründen oft bedeutsam, für ihre Waren den Ursprung eines ganz bestimmten Landes der Zone zu erzielen oder zu vermeiden. Der Wunsch der Wirtschaftsbeteiligten, die Herstellungsanteile nicht immer erkennen zu lassen oder zu vermeiden, liege auch im Wettbewerb, als Beispiel die Güte eines Produkts auf das Land bezogen (Schweizer Messer), Markenware.

Im Rahmen der paneuropäischen Kumulierung werde der Ursprung jenem Land zugewiesen, in dem zuletzt mehr als eine „Minimalbehandlung“ stattgefunden habe, d.h. mehr als eine in Artikel 7 der Ursprungsprotokolle erschöpfend aufgezählten unzureichenden Be- oder Verarbeitungen. Insbesondere aufgrund der Auslegung des Art. 7 bzw. seines nicht ganz ausgewogenen Regelungsinhalts scheine aber sein tatsächlicher Anwendungsbereich - also die Erfüllung des Tatbestands der Minimalbehandlung - ziemlich reduziert, so dass der Ursprung fast immer dem Land der letzten Be- oder Verarbeitung zugeordnet werden könne.

Für den Ursprung der Ware in der Präferenzzone sei der Vorteil der Kumulierung das **Zusammenrechnen von Herstellungsanteilen** (Arbeitsvorgängen) durch

- *ausreichende Bearbeitung/Verarbeitung der Erzeugnisse und*
- *Minimalbehandlungen (Etikettierungen, Abpacken).*

So erlange eine Ursprungsware EG, die in der Schweiz ausreichend be- oder verarbeitet worden sei, die Ursprungseigenschaft in der Schweiz mit dem Ziel, den Präferenzzoll in Polen, Bulgarien etc. zu beanspruchen.

In bestimmten Fällen bestehe das Bedürfnis der **Veränderung durch Bearbeitung** der eigenen Ursprungerzeugnisse, z.B. eine EG-Ware, die nicht wechselt und nach Polen versandt wird, später wieder eingeführt wird, unterliege dann der Verzollung, weil sie keine Ursprungsware mehr sei. Was die rechtliche Struktur betreffe, so sei im Netzwerk bilateraler Abkommen die Kumulierung für die Ursprungseigenschaft in Art. 3 und 4 der Ursprungsprotokolle für gleichlautende Protokolle „adoptiert“ und somit diagonal anwendbar (*Gleichklang im Ursprungsbereich*).

Zertifikat für die Feststellung der Ursprungseigenschaft ist der **Präferenznachweis**. Werde eine EG-Ursprungsware in die Schweiz verbracht und nach Minimalbehandlung von dort nach Slowenien ausgeführt, so könne nach dem Abkommen EG/Slowenien der Präferenzzollsatz angewendet werden. Das Verifizierungsverfahren (Nachprüfungsersuchen) werde allerdings an das Ausfuhrland (Aussteller des Präferenznachweises) gerichtet.

Die im Rahmen der paneuropäischen Kumulierung geltende Ausnahme (Toleranz) vom Territorialitätsprinzip, z.B. 10 % von Waren außerhalb der Präferenzzone (Kroatien), erlaube eine **größere** Wertschöpfung im Drittland. Sie ermögliche damit - wenn auch nur im begrenzten Ausmaß - für die Ursprungseigenschaft **unschädliche Arbeitsvorgänge** in Drittländern, deren Einbeziehung in die paneuropäische Kumulierung zwar aus wirtschaftlicher Sicht von Bedeutung wäre, aber (noch) nicht erfolgt sei.

Die heranstehende **EU-Erweiterung** werde **bedeutende strukturelle Änderungen** für die paneuropäische Zone mit sich bringen, weil die neuen Mitgliedstaaten auch für Ursprungszwecke im Gesamtkomplex EG als Einheit aufgehen und keine eigenständigen Einheiten mehr darstellen werden. Auf der anderen Seite seien als **Zukunftsperspektive** weitgehende Bestrebungen in Richtung einer geographischen Ausdehnung der paneuropäischen Kumulierung zu verzeichnen (Mittelmeer, Westbalkan). Neue Protokolle seien inhaltsgleich und bedürften nur sprachliche Angleichungen.

### **Pius Tröndle, Delegierter für Freihandelsabkommen, Eidg. Oberzolldirektion, Bern**

In seinem Referat „*Präferenzabkommen der Schweiz mit dritten Staaten*“ stellte Tröndle zunächst die Freihandelszone EFTA und ihre Entwicklung seit Gründung im Jahre 1960 vor. Sie sei ein Zusammenschluss von Ländern mit autonomer Außenhandelspolitik ohne Zentralbehörde, ursprünglich Gegenpol zur EG mit dem Ziel des gegenseitigen Freihandels. Die Zollunion sei ein Zusammenschluss mit gemeinsamer Außenpolitik, einheitlichen Zollsätzen und einer Zentralbehörde. Er vergleiche die EU mit der EFTA wie Goliath mit David. Im Jahre 1972 sei die gemeinsame Freihandelszone EG / EFTA geschaffen worden.

Nach den ursprünglichen Abkommen der Schweiz mit der EG und Färöer seien bilaterale Abkommen mit der Türkei (1991), Israel (1992), osteuropäischen Ländern (1992 - 1995) geschlossen worden, danach die Präferenzzone mit der EG, sowie die Präferenzzonen mit der Türkei und Israel. Ziel sei die Verstärkung im Wettbewerb der Welt. Die EFTA-Politik ermögliche den Marktzugang, vergleichbar mit der Europäischen Union. Für Verhandlungen der EFTA nannte Tröndle die Positionen:

- 3 Gemeinsame EFTA-Position erforderlich
- 4 Zeitpunkt one step behind EU / one step ahead EU

Die Problematik liege in der erzwungenen Übernahme bereits bestehender Abkommen (Beispiel NAFTA). Besonderheiten gebe es in den Verhandlungen einzelner Abkommen der Schweiz mit Mexiko, Singapur, Kanada (enorme Abweichungen zum Standard), Chile (EFTA-Position) und Südafrika. Abweichungen zu den EU-Abkommen seien in folgenden Punkten zu verzeichnen:

- Kumulation
- Liberalere Ursprungsregeln
- Vereinfachungen im Verfahrensbereich
- Zollabbau

In den Abkommen zu den Mittelmeer- und Balkanstaaten finden sich europäische Ursprungsregeln, teilweise Angleichung an die EU, etwas liberaler, die Kumulation nur bilateral.

Informationen im Internet unter [www.zoll.admin.ch](http://www.zoll.admin.ch) und [www.efta.int](http://www.efta.int)

## **Diskussion der Referenten mit Teilnehmern zu den Präferenzthemen**

Moderator Dr. Hans-Joachim Prieß, Rechtsanwalt, LL.M, Freshfields Bruckhaus Deringer, Berlin/Brüssel, leitete die Diskussion mit den Worten ein, dass bilaterale Abkommen wegen einseitiger Vorteilsgewährung nicht immer erwünscht seien. Die Vielzahl der Abkommen vereinfachte zwar den Wirtschaftsverkehr. Die Vorteile für die Industrie würden jedoch in der **Harmonisierung** der Präferenzabkommen im weltweiten Wettbewerb liegen. Die Parallelität der Abkommen sei vermehrt und zeitlich schnell anzustreben.

In der Erörterung wurde der Fall Mexiko näher beleuchtet und bekundet, dass die Verhandlungsbasis der EU stärker sei als Einzelabkommen von Staaten. So wäre die Koordination der Schweiz mit der EU im Vorfeld bilateraler Abkommen besser und wohl auch erfolgreicher. Die totale Harmonisierung verhindere allerdings die Erreichbarkeit bestimmter Ziel, so die Aussage von Frau Dr. Martinek. Auf der anderen Seite betonte Tröndle, dass CH-Abkommen sehr weit gefasst seien, deshalb seien multilaterale Abkommen kaum erreichbar. Ziel sei der offene Marktzugang.

**Prof. Dr. Wolfgang** bemerkte, dass Präferenzvorteile kein Glücksspiel sein dürften, die möglicherweise zur Auflösung von Rücklagen führten. Von den Unternehmen werde zuviel verlangt, die Regeln hätten an Komplexität zugenommen, was für Unternehmen, die Bescheid wissen, kein Problem sei, für andere ja - kaum zu bewältigen. Auch von Frau **Dr. Martinek** wurde der Gesamtkomplex „Zollpräferenzen“ als kaum zu bewältigendes Regelwerk bezeichnet mit den Folgerungen: Falsche Ursprungsnachweise, unzutreffendes Präferenzpapier bzw. Lieferantenerklärung, Problem des Gutgläubensschutzes. Als „Idee“ in den Raum gestellt wurden Bestrebungen der EG-Kommission, keine behördlichen Papiere mehr auszustellen, sondern nur noch den Exporteur in Eigenverantwortung die Erklärung der Ursprungseigenschaft abgeben zu lassen. Wo bleibt dann der Gutgläubensschutz ?

## **Dr. Luzius Wasescha, Botschafter, Staatssekretariat für Wirtschaft SECO, Bern**

Wasescha gab eingangs zu seinem Thema „*Bemühungen im Trade Facilitation in der WTO aus der Sicht der Schweiz*“ Stimmen der Wirtschaft wieder: Lieber zahle ich Zoll, statt für die Erlangung von Präferenzvergünstigungen den Papierkram zu erledigen! 200 kg Papiere für eine Schiffsladung, 218 Formulare; es gelte, das Gewicht zu verringern! Im Kleinen gesehen werde es nach der Liberalisierung statt 19 nur noch 2 Papiere geben - mehr Zeit für die Verwaltung zur Kontrolle. Psychologie, menschliches Umfeld als Faktoren für diese Problematik. Das Erreichbare von der Zielsetzung bis zur Umsetzung zu bewirken, werde einige Zeit in Anspruch nehmen.

Das Thema „Trade Facilitation“ sei nichts für den Mann auf der Straße, sondern erfordere ein tief gehendes Verständnis und die Bereitschaft zum Erfassen der komplexen Problematik:

- 1 Problem des politischen Willens
- 2 Mangelnde Kohärenz der Leiter vieler Organisationen
- 3 Bei der Umsetzung hapere es !

Trade Facilitation sei ein neues Thema, z.Zt. in der Vorverhandlungsstufe, danach folge die Handelsstufe mit Festlegung der Modalitäten mit der Überprüfung - verkürzt auf den internationalen Warenverkehr -, ob eine Dokumente heute noch notwendig sei, danach die Automatisierung weltweit. Die Entwicklungsländer seien skeptisch wegen hinzukommender Verpflichtungen, nicht zuletzt bürokratischer Art. Die Entwicklungsländer, aber auch die U.S.A. wollen sich nur auf Zollverfahren beschränken. Die EU wolle Dienstleistungen (Transporte, Banken, Versicherungen) einbeziehen. Die Frage sei, was kann die WTO tun ? Im Juni 2003 stehe ein zweites Forum an. Die Verhandlungsbereitschaft aller Länder müsse gefördert werden. GATT 94 sei in den Artikeln 5 (Transit), 8 (Zoll/Abgaben) und 10 (Transparenzen) zu überprüfen.

Die Arbeiten des Trade Facilitation und der WTO brauchten politische Unterstützung. In der WTO selbst sei das Trade Facilitation zu überprüfen. Zusätzliche Grundsätze zur Harmonisierung seien anzustreben. Seit 1996 gebe es auch in regionalen Bereichen Fortschritte. Die Schweiz habe ein großes Interesse an diesem Werk und müsse die Umsetzung aller Arbeiten sicherstellen.

*Die EFA sei aufgerufen, den Pilgerstab in die Hand zu nehmen!*

## **Debatte über den Entwurf der Trade Facilitation-Resolution**

Unter der Moderation von Prof. Dr. Hans-Michael Wolfgang, Universität Münster, wurden anhand des zu Beginn des 14. Europäischen Zollrechtstages den Teilnehmern ausgehändigten Fragebogens, zusammengestellt von Peter Wilmott, President of ODASCE, Paris, im vorgelagerten Stadium die Meinungen gesammelt und gebündelt in der Dreiteilung

1. Analyse
2. Vorschläge
3. Probleme

Zu Punkt 1 sollte als Zielvorstellung der ökonomische Rahmen für die Anwendung der Spielregeln festgelegt werden, u.a. das Aushandeln eines neuen Vertragswerks oder einfacher „WTO mit Zusatzvereinbarungen“. Bereiche der WTO könnten bereits im Bezug auf Vereinfachungen angewandt werden, was jedoch politisch in der Durchsetzung nicht realistisch sei. Über die Art der Erleichterungsmaßnahmen brachten die Teilnehmer sehr unterschiedlich ihre Meinung zum Ausdruck:

Technische Hilfe könne auch ein Anschauungsunterricht sein - vor Ort oder Einladung einer Delegation. Die Maßnahmen sollten sich über den „Zoll“ hinaus erstrecken. Die Handhabung sei problematisch, denn dazu gehöre die Umsetzung. Oberzolldirektor Dietrich berichtete dazu aus einer Fernostreise, bei der ihm in einem weniger entwickelten Land von kompetenter Seite gesagt worden sei: „Bekämpft die Korruption und wir sind zufrieden, das andere - die Erleichterungen - berührten uns erst in zweiter Linie.“ Heute würden bürokratische Hürden durch die Bürokratie geprüft, besser sollte es eine Nichtregierungsorganisation tun. Es gelte, Anreize zu schaffen, durch die Staaten profitieren können.

Alle Meinungsäußerungen zu diesem Thema werden in dem **Tagungsband** über den 14. Europäischen Zollrechtstag vom 6./7. Juni 2002 angeführt und vom Europäischen Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V. (EFA) an **Peter Wilmott**

zur Unterstützung seiner Arbeit für das Trade Facilitation weitergeleitet.

### **Abschluss der Veranstaltung**

Prof. Dr. Peter Witte, Vorsitzender des EFA, bekundete, dass die Zwischenaufnahmen zu einer Trade Facilitation-Resolution und einem Übereinkommen für Handelserleichterungen ein erster Schritt gewesen seien. Verbunden mit einem kurzem Resümee der sehr erfolgreich verlaufenden Veranstaltung dankte den Referenten und Teilnehmern, den Organisatoren, der Wirtschaft, der Handelskammer und der Eidgenössischen Zollverwaltung für die Vorbereitung und Unterstützung des 14. Europäischen Zollrechtstages vor Ort in Basel sowie den Sponsoren, mit deren Unterstützung die Tagung in der Schweiz ermöglicht worden ist.

*Willi Vögele*