

23. Europäischer Zollrechtstag 30. Juni / 1. Juli 2011 in Schaffhausen

Thema: Sicherheit und Freihandel

Zu dem Thema „Sicherheit und Freihandel“ veranstaltete das Europäische Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V. (EFA) in Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) am 30. Juni und 1. Juli 2011 in Schaffhausen den 23. Europäischen Zollrechtstag mit Referaten und Podiumsdiskussionen. Erfahrungen zu den „Summarischen Vorab-Anmeldungen“, Erhebung und Analyse von Risikodaten aus Sicht der Verwaltung und Wirtschaft, Sicherheitsinitiativen und Zollkooperation der EU im internationalen Blickfeld wurden vorgetragen und erörtert.

Die Repräsentanten der Stadt und des Kantons Schaffhausen, das Organisationsteam der EZV und die Sponsoren der Veranstaltung haben zum Gelingen des 23. Europäischen Zollrechtstages beigetragen und Gastfreundschaft geboten. Das Teilnehmertreffen am Vorabend in den Restaurants Adler und Schützenstube bildete den Auftakt.

Bericht von Willi Vögele, Freiburg im Breisgau

Inhalt

Begrüßung / Eröffnung

Prof. Dr. Hans-Michael Wolfgang, Universität Münster, Vorsitzenden des EFA

Begrüßung

Thomas Feurer, Stadtpräsident von Schaffhausen

Begrüßung und Eintretensreferat

Rudolf Dietrich, Oberzolldirektor, Fürsprecher Eidg. Oberzolldirektion, Bern

Grußwort und Standortbestimmung

Dr. Lukas Briner, Zürcher Handelskammer

Sicherheit und Freihandel im Grenzraum

Dr. Uwe Böhm, IHK Hochrhein-Bodensee

Summarische Vorab-Anmeldungen – Erste Erfahrungen in Verwaltung und Wirtschaft

Moderation: Dr. Lothar Harings, Hamburg

Rudolf Erb, Abteilungsdirektor, Bundesfinanzdirektion Nord, Hamburg

Serge Gumy, Abteilungschef, Eidg. Oberzolldirektion, Bern

Petra Herrmann, Panasonic Europe Ltd., Hamburg

Anemone Pelikan, Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Risikodaten – Erhebung und Analyse

Moderation: Prof. Dr. Peter Witte, Fachhochschule des Bundes, Münster

Dr. Peter Keller, Leitender Regierungsdirektor, Zollkriminalamt, Köln

Michael Lux, Abteilungsleiter, TAXUD, EU-Kommission, Brüssel

Heinz Widmer, Leiter des Zollinspektorats Zürich-Flughafen

Modernisierter Zollkodex – Grundlagen und Durchführungsvorschriften

Jean-Michel Grave, Abteilungsleiter, TAXUD, EU-Kommission, Brüssel

Empfang durch den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen auf der Festung Munot

Dr. Reto Dubach, Regierungspräsident

Gala-Abend in der deutschen Exklave Büsingen

Restaurant „Alte Rheinmühle“

Weltweite Sicherheitsinitiativen – Entwicklung und gegenseitige Anerkennung

Moderation: Dr. Dr. h.c. Lothar Gellert, Bonn

Dr. Susanne Aigner, Deputy Director Compliance and Facilitation, WCO, Brüssel

Bryce Blegen, American Association of Exporters and Importers, Washington D.C.

Peter Flückiger, Stellv. Leiter Außenwirtschaft, economiesuisse, Zürich

Zhaokang Jiang, American Chamber of Commerce, Peking

Prof. Dr. David Widdowson, Centre for Customs and Excise, Universität Canberra

Internationale Zollkooperation der EU

Dr. Walter Deffaa, Generaldirektor TAXUD, EU-Kommission, Brüssel

Schlusswort

Prof. Dr. Hans-Michael Wolfgang, EFA-Vorsitzender

Begrüßung / Eröffnung durch den EFA-Vorsitzenden

Prof. Dr. Hans-Michael Wolfgang, Universität Münster, hieß 280 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des 23. Europäischen Zollrechtstages am 30. Juni 2011 im Park-Casino in Schaffhausen herzlich willkommen und eröffnete die Tagung mit den Worten:

„Dass wir heute hier sind, verdanken wir der Unterstützung durch die Eidgenössische Zollverwaltung. Zu Ihrer Information: Die Eidgenössische Zollverwaltung – EZV- ist seit vielen Jahren Mitglied des EFA. Der erste Zollrechtstag in der Schweiz fand 2002 in Basel statt. Damals wie heute wird Herr Rudolf Dietrich das Eintretensreferat halten. Herzlich willkommen, lieber Herr Dietrich, und herzlichen Dank für Ihre Unterstützung - und die Unterstützung durch Ihre Mitarbeiter, die mit großem Engagement den Zollrechtstag organisieren.“

Nach Basel sind wir nun den Rhein noch etwas weiter hoch gekommen; nach Schaffhausen, oberhalb des Rheinfalls. Eine besondere Ehre ist für uns, dass der Stadtpräsident der Stadt Schaffhausen uns begrüßen wird. Herr Feurer wir danken Ihnen für Ihr Kommen.

Überhaupt scheint der Rhein auf unsere Vereinigung besondere Anziehungskraft auszuüben. Städte am Rhein waren immer wieder Orte unseres Zusammentreffens. Ich erwähne noch zusätzlich zu Basel Mannheim 1999, Köln 2001, Bonn 2005 und Düsseldorf 2010. Wahrscheinlich sind die vielen Zollburgen am Rhein und die Erinnerungen an glorreiche Zeiten der Zollerhebung der Grund für diese Sehnsucht nach Städten am Rhein. Damals ging es bei der Zollerhebung nur um Finanzzwecke und die möglichst große Mehrung der königlichen, fürstlichen oder gräflichen Kassen. Heute hat der Zoll ja einen Funktionswandel hin zum Wirtschaftszoll erfahren; allerdings scheint das im Europäischen Zollrecht noch nicht richtig angekommen zu sein. Aber zu solchen inhaltlichen Fragen vielleicht später noch während unserer Tagung.

Unser Rahmenthema ist Sicherheit und Freihandel. Sind dies Antipoden oder zwei Seiten derselben Medaille? Wir werden darüber diskutieren und haben aus der Region bereits eine Einstimmung erhalten. Die besondere Lage Schaffhausens unmittelbar an der Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland bzw. zur EU ist sicherlich ein gutes Anschauungsbeispiel. Herr Dr. Briner von der Zürcher Handelskammer und Herr Dr. Böhm von der IHK Hochheim-Bodensee können als unmittelbar Betroffene einen Einblick bieten. Wie immer, freue ich mich, die Referenten und Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Podiumsdiskussionen zu begrüßen. Ich danke Ihnen, dass Sie Ihre Vorträge vorbereitet haben und uns über Ihre Gedanken berichten werden.

Ich freue mich wieder über zahlreiche Teilnehmer aus nah und fern. Wenn Sie die Teilnehmerliste durchforsten, werden Sie neben den europäischen Nachbarstaaten Schweiz, Österreich und Deutschland auf nahe und ferne Länder stoßen: Australien, Belgien, China, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Polen, Spanien, Türkei und Vereinigte Staaten. Sie alle heiße ich herzlich willkommen zum 23. Europäischen Zollrechtstag in Schaffhausen !

Ein besonderer Dank gilt noch Herrn Hiebl von der Firma MIC. Der heutige Gala-Abend wird von MIC gesponsert. Wir fahren nach Büsingen und Büsingen ist für Zöllner natürlich besonders interessant. Deutsches Hoheitsgebiet, aber schweizerisches Zollgebiet.“

Begrüßung durch den Stadtpräsidenten

Thomas Feurer, Stadtpräsident von Schaffhausen, begrüßte die Teilnehmer im Park-Casino als Tagungsort des 23. Zollrechtstages mit den Worten: „Herzlich willkommen in Schaffhausen! Wir sind eine weltoffene Stadt mit viel mehr Außengrenzen als Grenzen zur Schweiz und gehen auf beiden Seiten der Grenze sehr virtuos damit um, unbürokratisch unter Beachtung der Sicherheitsaspekte. Das ist wichtig, denn das ist ja auch Ihr Anliegen, indem Sie sich interinstitutionell abstimmen und Lösungen suchen, die in der globalisierten Welt tauglich sind.

Sie haben mit unserer Stadt also gut gewählt, einem Ort zudem, wo der Fluss noch so sauber ist, dass man ihn fast trinken kann. Und auch das ist eine Errungenschaft des gegenseitigen Austauschs, denn das war nicht immer so und hat viel mit grenzüberschreitender Kooperation und der Anerkennung von gegenseitigen Standards zu tun. Standards zu Gunsten von Lebensqualität und geprägt von gegenseitiger Rücksichtnahme. Unsere Lage gebietet das und wir haben daraus eine Tugend gemacht. Auch Sie haben sich den gleichen Gedanken verschrieben, wofür ich Ihnen nur gratulieren kann. Wir brauchen gegenseitige Offenheit gegen protektionistische Tendenzen aller Art.

Genießen Sie neben Ihrem professionellen Austausch der Thematik des Zollrechtstages auch die Schönheit unserer Gegend. Unsere lebendige Altstadt, die Reblandschaft und eben den sagenhaften Fluss sowie den Munot, wo Sie mir nochmals begegnen werden.“

Begrüßung und Eintretensreferat – Eidg. Zollverwaltung

Rudolf Dietrich, Oberzolldirektor, Oberzolldirektion Bern, führte nach seinen Begrüßungsworten seitens der EZV in seinem Eintretensreferat einen zollbezogenen Blick auf Schaffhausen und die deutsche Exklave Büsingen, für die im Staatsvertrag von 1964 kasuistisch die großen Fragen von heute detailliert geregelt sind, u.a. Freihandel, Personenfreizügigkeit und Rechtshilfe.

Sicherheit und Freihandel als Thema der Veranstaltung bringt das Spannungsfeld, in dem wir leben und der Zoll seine Aufgabe zu erfüllen hat, in Kürzestform auf den Punkt. Die Menschen werden immer mobiler. Sie möchten reisen und Grenzen überschreiten. Die Wirtschaft ist darauf angewiesen, dass es im grenzüberschreitenden Handel zu möglichst wenig Verzögerungen kommt. Exportfirmen brauchen Freihandel. Das gilt insbesondere für die Schweiz, die jeden zweiten Franken im Ausland verdient.

Die Menschen wollen aber auch **Sicherheit**. Sie wollen keine gesundheitsschädigenden Stoffe in den Lebensmitteln, keine gefälschten Medikamente, kein Gammelfleisch, keine verbotenen Waffen, keine Kriminellen. Auch die Wirtschaft will mehr Sicherheit: Unternehmen wollen keine Fälschungen ihrer Produkte und sie wollen einen verlässlichen und sicheren Partner im grenzüberschreitenden Warenverkehr.

Die Herausforderung, die bald letzte Zollgrenze in West- und Zentraleuropa so zu bewirtschaften, ich sage absichtlich nicht „verwalten“, dass die Wirtschaft hüben und drüben sie nicht bemerkt oder zumindest nicht als Hindernis wahrnimmt, ist die gewaltige Herausforderung der Zollverwaltungen.

Die Wirtschaftspartner wollen heute bei jeder Neuerung einen Mehrwert sehen, in Form von Erleichterungen in der Anmeldung, mehr Tempo in der Abwicklung, weniger Kosten usw. Dies ist verständlich, denn jede Neuerung bedeutet auch bei ihnen vorerst einmal Investition und damit Kosten.

Das sich daraus ergebende **Spannungsfeld** wird stark bei der Umsetzung der zahlreichen Projekte festgestellt wie z.B.

- Zugelassener Versender und Empfänger (ZVE),
- vereinfachte Zollanmeldung von Kleinsendungen (E-dec easy),
- Vereinfachungen für Industrie, Selbstverzollung (VZI),
- Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter, wichtig auch für Abkommen (AEO),
- Anmeldungen für gelegentliche Sendungen (Web-dec etc.).

Die **Erwartungshaltung** für Erleichterungen besteht nach Ausführungen von *Dietrich* auch bei den Themen „Sicherheit“ und „Freihandel“.

Im Bereich „**Sicherheit**“ müsse es deshalb darum gehen, sich auf Machbares zu beschränken, das auch tatsächlich die Sicherheit verbessert. Eine 100 %-ige Sicherheit kann es nicht geben, ebenso wenig eine Garantie dafür, und schon gar nicht eine durch die Zollbehörden, wenn es um die Sicherheit der Flugfracht geht. Aber der Zoll ist aufgerufen, seine Daten und Kenntnisse mit den Flugsicherheitsbehörden auszutauschen und bestmöglich zu nutzen, um zu mehr Sicherheit beizutragen. Eine solide Risikoanalyse ist dabei das A und O.

Den Bereich „**Freihandel**“ will der Schweizerische Bundesrat mit einem ambitionierten Programm ausbauen und die Zahl der bilateralen Freihandelsabkommen innerhalb weniger Jahre verdoppeln. So erstrebenswert der Freihandel ist, so zwingend ist er auch mit

Mehraufwand für die Unternehmen und die Verwaltung verbunden. Die ermächtigten Ausführer brauchen spezielles Know-how. Von der Verwaltung wird Information und Betreuung der Firmen verlangt, die ausländischen Partner erwarten korrekte Umsetzung und verlangen vertragsgemäß Nachprüfungen durch die Zollverwaltungen des Exportlandes.

Dank an das Europäische Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchssteuern und Zoll (EFA) für das Vertrauen, diese bedeutende Veranstaltung an die Schweiz zu vergeben. Großer Dank an das Organisationskomitee bestehend aus Schaffhauserland Tourismus, Frau Edelmann, der Firma MIC Logistik AG, Frau Ogg, unseren Mitarbeitenden vom Zoll, namentlich der Herren Frei und Schärfer und all die vielen Andren, die im Hintergrund wichtige Unterstützung leisten.

Grußwort und Standortbestimmung – Zürcher Handelskammer

Dr. Lukas Briner, Direktor der Zürcher Handelskammer: Er freue sich, hier in Schaffhausen auf dem Ursprungszeugnisrechtlichen Hoheitsgebiet der Zürcher Handelskammer Grußworte an die Teilnehmer des Zollrechtstages richten zu dürfen. Er fasse seinen Gruß in ein einfaches, zürichdeutsches „*Grüezi miteinander*“ zusammen und gebe seinem Wunsch Ausdruck, dass die Tagung für alle in fachlicher und in kollegialer Hinsicht zu einem Gewinn werden möge.

Die Hauptaufgabe der Zürcher Handelskammer bestehe im Eintreten für möglichst gute wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen. „Vom Staat - oder genauer vom Bund – sind wir mit der **Ausstellung von Ursprungszeugnissen** im nicht präferenziellen Bereich betraut.

Als wichtige Dienstleistung an unserer Exportwirtschaft betrachten wir die **Carnets ATA**; in diesem Bereich nimmt die Kammer in Zürich den Spitzenplatz ein. Die Schweiz ist ein enorm exportabhängiges Land und gehört insoweit auch weltweit zu jenen Ländern, in welchen besonders viele dieser Zollbürgschaften nachgefragt werden.

Wo immer in unserem Land wir uns gerade aufhalten: Uns Schweizern sind die Grenzen stets nah; ob sie uns auch nahe stehen in einem emotionalen Sinn, ist eine andere Frage. Viele machen fast täglich eine „Grenzerfahrung“ - die einen empfinden sie als positiv, die anderen weniger. Die Schweizerinnen und Schweizer lieben es, sich von jenen jenseits der Grenzen abzugrenzen. Aber dies gilt nicht nur für die Landes-, sondern auch und erst recht für die internen Sprach- und sogar für die Kantonsgrenzen.

Grenzen ohne Zölle gibt es erst seit der Gründung des schweizerischen Bundesstaates im Jahr 1848. Vorher gab es eine Vielzahl von Straßen-, Brücken- und Grenzzöllen auf kleinstem Raum, bis dann die Kompetenz zur Zollerhebung mit der neuen Bundesverfassung an den Bund übergang und an die Landesgrenze verschoben wurde. Und auch dort sind die Zölle heute für Schweizer Waren im Verkehr mit Europa verschwunden respektive durch die Mehrwertsteuer ersetzt worden. Mancher Reisende glaubt noch immer, er zahle am Zoll tatsächlich Zoll, obwohl er in Wirklichkeit Mehrwertsteuer entrichtet.“

Ein etwas gespaltenes Verhältnis haben viele Schweizer zu **Schengen**, führt *Briner* wörtlich aus und fährt fort: Als Nicht-Mitgliedsland ist die Schweiz am Abkommen von Schengen beteiligt. Dieses Abkommen hat des Schweizers Grenzerfahrung nochmals verändert. Unsere Kammer hat sich politisch sehr stark für den Beitritt zum Schengenraum eingesetzt und ist nach wie vor von diesem Konzept überzeugt.

Für den Teil der Bevölkerung, der nicht häufig aus beruflichen oder privaten Gründen die Grenze überschreiten muss, sind dessen Vorteile freilich weniger augenfällig als für die Bewohner der EU-Staaten. Sie empfinden es als keine epochemachende Erleichterung, wenn sie an der Grenze zwar nicht mehr ihren Personalausweis oder Pass präsentieren müssen, aber dennoch nach zu steuernder Ware gefragt und deshalb aufgehalten werden. Besonders seltsam sind die Auswirkungen von Schengen am **Flughafen Zürich**, wo ich in meiner Eigenschaft als Vizepräsident des Verwaltungsrats zur Umsetzung der Schengen-Vorschriften mit Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe konfrontiert war.

Durch aufwendige technische Maßnahmen müssen sogenannte Schengenpassagiere von **Non-Schengenpassagieren** hermetisch abgesondert werden, als gälte es, Trinkwasser von Brauchwasser zu trennen. Dies alles, um dem Schengen-Fluggast den Grenzübergang ohne Ausweiskontrolle, auf den er Anspruch hat, zu ermöglichen - auf dass er dann am Gate nicht selten dennoch einen Ausweis zücken und seine Identität nachweisen muss. Oftmals sind eben auch Erleichterungen im Endeffekt ziemlich kompliziert. Es ist dies in den hohen Ansprüchen von uns allen begründet. Wir wollen **Freiheit** und **gleichzeitig Sicherheit** - sowohl im Personen- als auch im Warenverkehr. Gerade das kleine, aber weltoffene Land Schweiz hat ein eminentes Interesse daran, dass der weltweite Freihandel möglichst ungehindert abgewickelt werden kann und dennoch hohe Sicherheitsstandards in allen Bereichen eingehalten werden können, betonte der Referent abschließend.

Sicherheit und Freihandel im Grenzraum – Industrie- und Handelskammer

Dr. Uwe Böhm, Geschäftsführer der IHK Hochrhein-Bodensee, stellte aus deutscher Sicht an den Beginn seines Referats das Postulat:

„Wichtiger wirtschaftlicher Waren- und Dienstleistungsaustausch an der Deutsch-Schweizer Grenze darf nicht durch Bürokratie behindert werden.“

Eckpunkte der Wirtschaftsbeziehungen Baden-Württemberg-Schweiz zeichnete *Dr. Böhm* statistisch am Beispiel der wichtigsten Export- und Importmärkten 2010 für Baden-Württemberg-Schweiz mit Vergleichszahlen zu Deutschland auf. Regler Austausch besteht auch im Bereich Arbeitskräfte, dazu Berufspendler aus Deutschland in die Schweiz: ca. 48.000 pro Jahr, davon 38.000 aus Region Hochrhein-Bodensee. Die Binnenhäfen in der Region haben im Jahr 2010 ca. 12,3 Millionen t Güter umgeschlagen.

Die IHK Hochrhein-Bodensee ist Schwerpunktkammer „Schweiz“ im IHK-Verbund und im Netzwerk „Enterprise Europe Network“. Aus zollrechtlicher Sicht am Hochrhein gibt es zudem einige Besonderheiten. Es gilt im Grenzverkehr (noch) der **Sonderfall „Lex Hochrhein“ – Eröffnen der T1 / T2 – Zollverfahren durch Spediteure**. Viele europäische Speditionen haben Versandabteilungen für „Drittlandsverzollungen“ aufgelöst und bedienen sich der Infrastruktur durch Zolldeklaranten vor Ort. Dies wird mit der Fertigstellung der neuen Grenzzollanlage und der Einführung des sogenannten Transito-Schnellverfahrens nicht mehr möglich sein.

Von Bedeutung ist der kleine Grenzverkehr für Handwerker und Dienstleistungserbringung in der Schweiz. Einkäufe in Deutschland durch Schweizer Bürger führen durch das Abstempeln der **Ausfuhr- und Abnehmerbescheinigungen für Umsatzsteuerzwecke** zu Staus am Grenzübergang.

Die Situation stellt sich allerdings nicht ganz so unbekümmert dar, wie es auf den ersten Blick aussieht. Immer wieder tauchen besondere „Grenzprobleme“ auf bzw. drohen den wirtschaftlichen Austausch zu lähmen. Die vereinfachten Regelungen sind überlebenswichtig für regionale Unternehmen; entsprechend groß ist die Betroffenheit und das Interesse an der aktuellen Diskussion über die 1000-Euro-Grenze für Ausfuhranmeldungen. Durch Herabstufung der kleineren Grenzübergangsstellen besteht die Gefahr von Umwegverkehren.

Das Thema „Vorlaufzeiten für Summarische Eingangs-/ Ausgangsmeldungen“ ist rechtzeitig angegangen worden, die Schweiz gilt als sicheres Drittland, d.h. der LKW-Verkehr ist von der Regelung ausgenommen; der AEO-Status wird gegenseitig anerkannt.

Probleme gibt es bei formalen Vorgängen, z.B. in der ATLAS-Software ist nicht vorgesehen, bei der Einfuhr aus der Schweiz **eine** Anmeldung mit diversen Empfängern zu erstellen. Nach Ablauf der Übergangsfrist sind bei Sammelsendungen mit vielen Empfängern - ein Lkw kann mehr als 100 Empfänger haben - mehr als 100 Anmeldungen abzugeben, ganz zu schweigen von dem Aufwand der Zollmitarbeiter, die mehr als 100 Vorgänge pro Lkw aufrufen müssten.

Für die **Dienstleistungserbringung in der Schweiz**, z. B. Verkauf einer Anlage mit anschließender Installation, muss der Anbieter 8-Tage-Vorlaufzeiten einhalten, was fast unmöglich ist. Es werden Kautionsregelungen in Höhe von 10.000 SFr eingeführt, d. h. eine Bürgschaft für evtl. anfallende Geldbußen bei Verstößen. Erschwert wird die Einhaltung durch die Besonderheit kantonaler Mindestlöhne.

Dazu handeln und interpretieren die kantonalen Kontrollbehörden unterschiedlich, so dass man aus dem korrekten Ablauf in einem Kanton nicht zwangsläufig auch auf den korrekten Ablauf in einem anderen Kanton schließen kann. Hier gibt es sicher noch Anpassungsbedarf.

Wir versuchen, durch den regelmäßigen Austausch „**Wirtschaft trifft Zoll**“ mit der deutschen und schweizerischen Zollverwaltung und durch Seminare „Arbeiten in der Schweiz: Bau – Montage – Dienstleistungserbringung“ - mit jeweils über 100 Teilnehmern stets gut besucht – die notwendigen Informationen zu vermitteln.

Abschließend erinnerte *Böhm* an die

- **EU-Lissabon-Strategie** „2010 soll Europa zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt werden“ und an die
- **Europa-2020 Strategie** „Industriepolitik im Zeitalter der Globalisierung“,

wobei darauf explizit hingewiesen wird, dass die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) das Rückgrat der Wirtschaft sind. Mehr als 90 % haben weniger als 10 Mitarbeiter. Dies sollten wir uns bei unserem Tun immer vergegenwärtigen und alle daran arbeiten.

Summarische Vorab-Anmeldungen – Erste Erfahrungen

Moderation: Dr. Lothar Harings, Hamburg

In seiner Anmoderation zur Podiumsdiskussion unter Einbeziehung der Fragen aus dem Plenum hob **Dr. Lothar Harings** die Sicherheitsinitiative hervor, die seit Jahren die Zollrechtstage begleitet. Daten sind nicht nur zu sammeln, sondern es muss mit ihnen gearbeitet werden. Das Thema wird aus den Perspektiven der Verwaltung und Wirtschaft beleuchtet.

Rudolf Erb, Abteilungsdirektor, Bundesfinanzdirektion (BFD) Nord, Hamburg

Erb führte als Ausgangslage für die Zollverfahren „Summarische Vorab-Anmeldungen“ die **Zollsicherheitsinitiative** der Europäischen Union an, die bei Zollkontrollen von Waren, die in das oder aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht werden, einen europaweit einheitlichen Standard mit einem gleichwertigen Kontrollniveau und einer harmonisierten Anwendung der Zollkontrollen anstrebt. Die Verantwortung für die Durchführung dieser Kontrollen verbleibt bei den Mitgliedstaaten.

Die Kontrollen müssen auf gemeinsamen Normen und Risikokriterien für die Auswahl der Waren und Wirtschaftsbeteiligten beruhen, um die Risiken für die Gemeinschaft und ihre Bürger sowie für die Handelspartner der Gemeinschaft gering zu halten. Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben dazu einen gemeinschaftsweiten Rahmen für das Risikomanagement geschaffen, damit wirksame Prioritäten gesetzt und Mittel effizient zugewiesen werden können sowie das richtige Gleichgewicht zwischen Zollkontrollen und Erleichterungen für den rechtmäßigen Handel gewahrt bleibt.

Die Mitgliedstaaten sollen dadurch aber nicht davon abgehalten werden, im Einzelfall außerhalb dieses Risikomanagements Stichprobenkontrollen bei Waren vorzunehmen. Ebenfalls unberührt von dem gemeinschaftsweiten Rahmen bleibt die bisherige nationale Risikoanalyse.

Diese Ziele gelte es zu erreichen, führte *Erb* die entsprechenden Maßnahmen an. Neben dem Prinzip der sicheren Lieferkette (AEO) ist eine **Sicherheitsbewertung** aller Warenbewegungen automatisiert und europaweit mit risikoorientierten Kontrollen herbeizuführen. Dazu ist erstens eine Verpflichtung zur Abgabe von Vorab-Anmeldungen über das Eintreffen oder Verlassen aller Waren eingeführt worden, die in das oder aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht werden. Es erfolgt eine europaweite Risikoanalyse auf Grundlage eines einheitlichen Datenkranzes und gleicher Kriterien. Davon ausgenommen

werden „Nonstop“-Beförderungen durch das Zollgebiet ohne Halt auf dem Luftweg oder dem Seeweg.

Diese Anmeldungen müssen in **elektronischer Form** vorliegen, bevor die Waren in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht werden oder dieses verlassen. Freizonen sind einzubeziehen, damit keine Sicherheitslücken entstehen. Durch den schnellen Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der Kommission wird ein gemeinsames System geschaffen, das den rechtzeitigen und effizienten Zugriff auf diese Informationen und deren Auswertung ermöglicht.

Im Einzelnen zeigte *Erb* in einer Präsentation die **Verfahrensabläufe** in Deutschland zu den Summarischen Ausgangs- und Eingangsmeldungen, zur elektronischen Anmeldung und zur Durchführung der Risikoanalyse mit den daraus resultierenden Kontrollmaßnahmen auf, z.B.

Summarische Ausgangsanmeldungen

- Vor dem Verbringen von Waren aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft ist bei der Ausgangszollstelle fristgerecht eine summarische Ausgangsanmeldung abzugeben.
- Summarische Ausfuhranmeldung ist nicht erforderlich, soweit eine Ausfuhr- oder Wiederausfuhranmeldung abzugeben ist.

Summarische Ein- und Ausgangsanmeldungen

- Die Abgabe kann in Deutschland über das IT-Verfahren ATLAS-EAS und per Internetanmeldung erfolgen.

Als Ausfallkonzept stehen das Sicherheitsdokument, der Umleitungsantrag sowie die Ankunftsmeldung als elektronische Formulare unter www.zoll.de zur Verfügung.

Verfahrensabläufe in Deutschland

- Die elektronisch eingehenden Vorabanmeldungen werden einer Risikoanalyse unterzogen, grundsätzlich elektronisch (PARIS). Es entscheidet das Sicherheitsrisikoanalyseteam.
- Sicherheitsrisikoanalyseteam (Zentrale Stelle) untersteht fachlich und organisatorisch dem ZKA.
- Kontrollentscheidungen auf Basis dieser Risikoanalyse setzt die Zollabfertigung in spezifische Kontrollmaßnahmen um.

Seit dem 1. Mai 2011 werden summarische Ein- oder Ausgangsmeldungen vom Beteiligten nachgefordert, sofern sie nicht bereits vor dem Verbringen in das oder aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft abgegeben wurden. Der Beteiligte kann diese nachgeforderten Meldungen

elektronisch über ATLAS-EAS oder mittels einer Internetanmeldung (Internet Eingangs-Ausgangs-SumA) abgeben. Wird keine summarische Ein- oder Ausgangsanmeldung abgegeben, obwohl die gesetzliche Verpflichtung besteht, erfolgt grundsätzlich keine Abfertigung der Waren.

In Deutschland steht mit ATLAS-EAS seit dem 27. Juni 2010 ein gut funktionierendes System für die Abgabe der summarischen Vorab-Anmeldungen zur Verfügung. Erste Erfahrungen noch vorhandener Probleme, z.B. Kontaktnahme mit Teilnehmern, Verarbeitung der ersten Ankunftsanzeige (-Mitteilung) sind als typische Anfangskomplikationen bei der Einführung neuer IT-Verfahren in Zusammenhang zu werten oder auf mangelnde Datenqualität (Warenbeschreibung, Warenbezeichnung) zurückzuführen. Zollbeteiligte nehmen ihre Aufgaben – Abgabe der ESumA - ernst. Die Probleme halten sich in der Einführungsphase in Grenzen, wenn gleichzeitig neue Anmeldungen und IT-Anwendungen europaweit beachtet werden.

Serge Gummy, Abteilungschef, Oberzolldirektion Bern

Der Vertreter der Eidg. Zollverwaltung führte in seinem Referat „Summarischen Vorab-Anmeldungen – Erste Erfahrungen“ einleitend aus, dass die Schweiz das Abkommen mit der EU über Zollerleichterungen und über die Zollsicherheit per 1. Januar 2011 ratifizierte. Der Teil „Zollerleichterungen“ (Abbau von Pflichten) stammt praktisch unverändert aus dem Güterverkehrsabkommen von 1990. Der Bereich „Zollsicherheit“ (zusätzliche Pflichten für Zollbeteiligte und die Verwaltung) ist neu. Er wurde in Teilbereichen bereits seit Juli 2009 angewandt und wird seit 1. Januar 2011 vollständig umgesetzt.

Die beiden Begriffe „Sicherheitsmaßnahmen“ und „Zollerleichterungen“ stehen eigentlich widersprüchlich zueinander: Mit „Sicherheitsmassnahmen“ meint man in erster Linie wohl zusätzliche Pflichten für Zollbeteiligte und die Verwaltung. Spricht man allerdings von „Zollerleichterungen“, glaubt man darunter den Abbau von Pflichten zu verstehen.

Die Sicherheitsmaßnahmen und Zollerleichterungen stellte Gummy unter die Leitlinie **„Bewährtes erhalten – Neues nahtlos integrieren“** und führte dazu aus: Anlässlich der Verhandlungen mit der EU über Zollerleichterungen und Sicherheit hatten beide Parteien das Ziel, die gewonnenen Zollerleichterungen von 1990 so weit wie möglich zu erhalten.

Mit der Nicht-Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen im bilateralen Warenverkehr ist dies dann tatsächlich auch größtenteils gelungen. Für die Schweiz bedeutet das in konkreten

Zahlen für 80 % der Einfuhren und für 60 % der Ausfuhren kein zusätzlicher administrativer Aufwand. Nur der direkte Warenverkehr mit Drittstaaten unterliegt den im Abkommen vorgesehenen drei **Sicherheitsmassnahmen**:

- Summarische Vorab-Anmeldung,
- Risikoanalyse,
- Einführung des Status eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO).

Umsetzung und Verantwortlichkeit

Bei der Umsetzung der summarischen Vorab-Anmeldung gibt es bei den Flughäfen in Zürich, Basel und Genf **Besonderheiten**, die pragmatisch gehandhabt werden. Die Pflicht hierzu ist den „Handling Agents“ übertragen – 5 Firmen. Der Entscheid wurde vor allem aus verwaltungsökonomischen Gründen so gefällt. Die EZV wollte mit möglichst einfachen Mitteln die Übersicht über die eingehenden Sendungen erhalten. Berücksichtigt wurde, dass die anmeldepflichtigen Personen für diese summarischen Eingangsvorab-Anmeldungen ein elektronisches System dafür entwickeln mussten, was mit erheblichen Kosten verbunden war.

Das neue IT-System für die **Eingangsvorab-Anmeldung** ist ab 1. Juli 2011 operativ. In der Zwischenzeit hatte sich die EZV für ihre Risiko-Analyse auf die von den Handling Agents zur Verfügung gestellten „Air way bills“ und die dazugehörigen Begleitdokumente gestützt.

Regelung der Ausgangsvorab-Anmeldung

Für Sendungen nach Drittstaaten hat die Schweiz zum 1. Januar 2011 ihre IT-Ausfuhrsysteme (e-dec Ausfuhr und das besondere Modul Ausfuhr im System NCTS) angepasst. Wird der Zollstelle eine Sendung mit Bestimmung in einem Drittstaat angemeldet, verlangt das System die Sicherheitsdaten gemäss Anhang 30A Zollkodex-DVO. Damit wird automatisch die summarische Ausgangsvorab-Anmeldung für aus der Schweiz ausgeführte Sendungen erstellt.

Für den Versand von Waren, welche ohne vorherige Ausfuhrveranlagung angemeldet werden, z.B. aus Zolllagern, verlangt die Schweiz von der anmeldepflichtigen Person die Meldung der Sicherheitsdaten im System NCTS an die Zollstellen. Wird kein klassisches Transitverfahren eröffnet – das ist im Bahn- und Flugverkehr der Fall – ist die Ausgangsvorab-Anmeldung an ein besonderes Modul im NCTS zu übermitteln.

Schlussfolgerung

Nach 6 Monaten Erfahrung mit der Vorab-Anmeldung stellt die EZV fest, dass die neuen Vorschriften zu keinen nennenswerten negativen Auswirkungen geführt haben. Verbessert

werden muss die Qualität der gelieferten Sicherheitsdaten. Dazu führt *Gumy* als Beispiel an: Pflichtfelder des IT-Systems werden einfach mit Punkten oder mit Leerschlägen gefüllt.

Eine „**Schonfrist**“ bei der Ausgangsvorab-Anmeldung ist in der Schweiz bis **Ende 2011** vorgesehen. Wenn die anmeldepflichtigen Personen die Datenqualität nicht „massiv“ verbessern, riskieren sie, dass ihre Sendungen an der Ausgangsstelle des Sicherheitsraumes stehen bleiben bzw. zurückgehalten werden.

Was die so genannten „**indirekten**“ Ausfuhren aus der Schweiz betrifft, d.h. Ausfuhren nach Drittstaaten über das EU-Territorium, so leitet die Schweiz die Sicherheitsdaten direkt an die vorgesehene EU-Ausgangszollstelle. Damit soll erreicht werden, dass die Waren beim Verlassen des EU-Gebiets nicht unnötig „gebremst“ werden.

Für Sendungen im Straßenverkehr steht das NCTS-System zur Verfügung. Im Bahnverkehr – dabei ist insbesondere der ganze Verkehr nach den Seehäfen betroffen – sowie im Luftverkehr, vor allem die zahlreichen Sendungen der Kurierfirmen, werden die Sendungen nicht von einem elektronischen Transitverfahren begleitet.

Im **Bahn- und Luftverkehr** ist die Weiterleitung der geforderten Sicherheitsdaten (noch) **nicht** elektronisch möglich. Die Schweiz führt hier Gespräche mit der EU-Kommission. Diese Verkehre sollen nicht unnötig behindert und trotzdem die geforderten Sicherheiten gewährleistet werden. Die Suche nach Lösungen dürfte noch etwas Zeit in Anspruch nehmen. „Gut Ding will bekanntlich Weile haben!“

Petra Herrmann, Panasonic Europe Ltd., Hamburg

Sie führte aus Sicht der Wirtschaft aus: „Wenngleich die Carrier und die nationalen Zollverwaltungen den größten Handlungsbedarf durch die Einführung der summarischen Vorab-Anmeldung hatten, ist das Projekt nicht spurlos an Unternehmen vorbei gegangen.“ Als Verantwortliche für die Europäische Zollorganisation von Panasonic gebe sie einen Überblick über ihr Projekt und die Auswirkungen auf ihre integrierte Supply Chain (Lieferkette).

Gestartet wurde das Fimen-Projekt im November 2006 mit der ersten Information ihres europäischen Topmanagements für den geplanten Einföhrungstermin 1. Juli 2009. Im Jahr 2007 wurde eine Analyse der Auswirkungen auf Supply Chain gefertigt mit den Komponenten:

- Datenelemente,

- Vergleich EU und US-Anforderungen,
- Roles and responsibilities,
- Auswirkungen auf unsere internen Bestellsysteme (PSI),
- Fertiggeräte aus Asien für Salesorganisationen,
- Komponenten für EU Fabriken.

In den Jahren 2007, 2008, 2009 erfolgte infolge eines unklaren Einführungsstermins kein „management –buy- in“. Erst im Februar 2010 nach erneuter Verschiebung zum 1. Januar 2011 hatten wir unser offizielles „Kick-off“ in Japan, führte *Herrmann* zum Fortgang wörtlich an.

Nach Vorstellung des Projektes in der zentralen Panasonic Logistikorganisation (Corporate Global Logistics) in **Japan** haben wir uns entschieden, einen pro-aktiven Ansatz zu wählen und alle Panasonic Lieferanten, zu denen ca. 90 % zum Konzern gehören, über die neuen Anforderungen zu informieren, um die Auswirkungen auf deren „outbound Logistik“ frühzeitig prüfen zu können.

Einhellige Aussage bei den asiatischen Kollegen war: „Kein Problem, machen wir so wie für die USA.“ Es gab große Überraschungen als klar wurde, dass die EU mehr, andere und auch in anderer Form organisierte Daten verlangt. Dazu wurden alle Konzernlieferanten „alarmiert“ und die Carrier (See und Luft) zentral angeschrieben.

Für die Nicht-Konzernlieferanten sind alle Einkaufsabteilungen unserer Fabriken in der EU gebeten worden, die Einkaufsverträge in Abhängigkeit von den jeweiligen Lieferbedingungen zu überarbeiten, die Lieferanten mit entsprechend vorbereitetem Infomaterial auf die neuen EU-Anforderungen hinzuweisen, und damit eine „just-in time“ Belieferung unserer EU – Produktionsstätten zum Jahresbeginn 2011 sicherzustellen.

Zu den Auswirkungen auf Supply Chain von Panasonic führte *Herrmann* aus: Neben der Umorganisation von Datenflüssen und der Änderung von einigen IT-Systemen war die wichtigste Auswirkung die Verlängerung der Container Yard (CY) cut off time - Anmeldeschluss für den Container, damit er auf dem Schiff verladen werden kann. Sie hatte bis zur Einführung der „Vorab-Anmeldung“ 24 Stunden in den genutzten Häfen betragen, danach für Japan 72 und für alle anderen unserer asiatischen Häfen 48 Stunden.

In Folge dieser Änderung können wir nicht mehr alle Carrier einsetzen, da die „Fahrpläne“ nicht mehr zu unseren Produktionszyklen passten. Wir müssen nun unsere Volumina auf

weniger Carrier verteilen, was laut Aussage unserer Logistik Einschränkungen in der Flexibilität bei begrenztem Platzangebot zur Folge hat. Um die 1 – 2 verlorenen Tage aufzuholen, haben wir verschiedene unserer Schiffsrouten ändern müssen.

Dennoch - aufgrund frühzeitiger Vorbereitungen habe es zum Jahresbeginn 2011 **keine Schwierigkeiten** für Panasonics Sales und Produktion in der Europäischen Union gegeben, beendete *Herrmann* ihr Statement zu den ersten Erfahrungen der summarischen Vorab-Anmeldung aus Sicht der Wirtschaft.

Anemone Pelikan, Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sie legte als Carrier-Vertreter die Erfassung und Übermittlung der Sicherheitsdaten dar, die jeweils von der Qualität abhängen (Sicherheitsanalyse) und sprachlich unterschiedlich sind. Sie führte die 24-Stunden-Frist vor dem Verladen im Abgangshafen und Übermittlung der Datenelemente an den ersten EU-Hafen an. Die Waren in Containern unterschiedlicher Herkunft sind von Unsicherheit getragen. Keine Erfahrung liegen vor mit Containern auf Schiffen.

Die Datenelemente sind klar, aber auslegungsfähig – 27 Länder. Die Abläufe sind besser als erwartet, wenngleich es technische Schwierigkeiten gibt und die Art der Auswahl der Anmeldung Einfuhr / Ausfuhr nicht einfach ist. Es ist erst begonnen worden, Erfahrungen zu sammeln. Mit der EU-Kommission bestehe eine enge Zusammenarbeit.

In der anschließenden **Podiumsdiskussion** unter Einbeziehung der Fragen aus dem Plenum wurde die unterschiedliche Handhabung im Warenverkehr mit Schiffen und im Landverkehr erörtert. Container mit unterschiedlicher Herkunft sind von Unsicherheit getragen (27 Länder). Für den „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ –AEO- wurde der Verzicht auf die Abgabe elektronischer Summarischer Vorab-Anmeldungen und auf Warenkontrollen gefordert.

Probleme gebe es auch im Landverkehr, nicht nur im Schiffsverkehr bei der summarischen Eingangsanmeldung, weniger bei der summarischen Ausgangsanmeldung, sagte *Erb*. In Bezug auf die Wareneinfuhr merkte *Dr. Wolfgang* an, die Kontrollen sollten besser in Fernost bei Abgang/Versand durchgeführt werden.

Zusammenfassend bekundete *Dr. Harings* als Moderator „Hochachtung“ zwischen Carrier, Wirtschaft und Zollverwaltung. Die Abgabe der summarischen Eingangsanmeldungen seit 1. Mai 2011 lasse in der Auswirkung noch keine umfassende Erfahrung erkennen. Die

Zollverwaltung müsse mit Augenmaß handeln. Über die IT-Nutzung geht alles viel schneller als mit „Papier“.

Risikodaten – Erhebung und Analyse

Moderation: Prof. Dr. Peter Witte, Fachhochschule des Bundes, Münster

Dr. Witte stellte die Referenten Dr. Peter Keller, Michael Lux und Heinz Widmer im Podium den Teilnehmern im Plenum vor und wies in seiner Moderation hinführend auf das Thema „Risikodaten – Erhebung und Analyse“ auf zwei Schritte hin; zunächst kommt es auf den Weg an „wie die Daten in die Verwaltung kommen“, und als zweiten Schritt „was machen wir mit den Risikodaten“ – für diesen letzteren Themenbereich ist das Zollkriminalamt (ZKA) zuständig.

Dr. Peter Keller, Leitender Regierungsdirektor, ZKA, Köln

Keller referierte über „Durchführung der gemeinschaftlichen Sicherheitsrisikoanalyse durch das ZKA – Umsetzung und Problembereiche“ und erläuterte dazu die

- gemeinschaftliche Sicherheitsrisikoanalyse der Zollverwaltungen der EU,
- Funktionsweise des Systems PARIS als Kontrollsystem und
- Sicherheitsrisikoanalyse der deutschen Zollverwaltung.

Ziel der gemeinschaftlichen Sicherheitsrisikoanalyse ist die Schaffung eines Raumes der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts für die dort lebenden Bürger und dort ansässigen Unternehmen durch Abwehr von Gefahren, die von außerhalb oder innerhalb der EU ansässigen Organisationen oder Personen sowie dem von diesen initiierten Warenverkehr ausgehen (Art. 3 II EU-Vertrag).

Anlass und Hintergrund sind die Bedrohung der inneren Sicherheit der EU und ihrer Mitgliedstaaten durch Terroranschläge und illegalen Handel mit Drogen, Waffen und Sprengstoff, die Gefährdung der Umwelt, von Flora und Fauna sowie der Verbraucher durch verbotswidrige Einfuhr von umweltgefährdenden Waren, von denen aufgrund ihrer Materialeigenschaften oder technischer Mängel Gesundheitsgefahren für die Verbraucher ausgehen.

Der Überwachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs kommt für die Verhinderung der organisierten schweren Straftaten und zur Gewährleistung des Umwelt- und Verbraucherschutzes eine Schlüsselfunktion zu. Um den damit zusammenhängenden Gefahren möglichst frühzeitig begegnen zu können, ist durch Änderung des Zollkodex und

der Zollkodex-DVO die Pflicht zur Abgabe „summarischer Eingangsanmeldungen“ (ESumA) in elektronischer Form eingeführt worden.

Die **Auswertung** der in den ESumA enthaltenen Angaben nach EU-einheitlichen Kriterien soll es den Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten ermöglichen,

- sicherheitsrelevante Warensendungen zu erkennen,
- das Verbringen einfuhrverbotener Waren in die EU durch Anordnung eines Ladeverbotes zu unterbinden,
- risikoorientierte Kontroll- bzw. Überwachungsmaßnahmen hinsichtlich solcher Waren zu ergreifen, deren Einfuhr gegen gemeinschaftliche oder nationale VuB verstößt.

Keller nannte für die Übermittlung der ESumA an die erste Eingangszollstelle der EU (first port of entry) die Fristen vor Verbringen der Warensendung, erläuterte die automatisierte Bewertung des mit der Warensendung verbundenen Sicherheitsrisikos auf der Grundlage von 27 gemeinschaftlichen Risikoregeln sowie einer nationalen Risikoregel im Mitgliedstaat der Eingangszollstelle sowie die Übermittlung der Risikobewertung an die nachfolgende Zollstelle, wenn Kontrolle bei der ersten Eingangszollstelle nicht möglich ist.

In ESumA enthaltene Angaben sind von den nationalen Zollverwaltungen automatisiert auf Sicherheitsrisiken zu überprüfen, die sich aus den festgelegten Risikoindikatoren ergeben. Warenbezogene Daten werden analysiert, ob Anhaltspunkte für eine Verwendung der Ware zur Begehung schwerer Straftaten oder für von der Ware selbst oder ihrem Gebrauch ausgehende Gefahren für Bürger und Umwelt bestehen.

Aufgrund der Analyse der in der ESumA enthaltenen Daten ist eine **Bewertung** des mit der Wareneinfuhr verbundenen Sicherheitsrisikos vorzunehmen, die in Kontrollmaßnahmen der Eingangszollstelle mündet. Ausnahmsweise kann die Kontrolle durch eine nachfolgende Zollstelle durchgeführt werden. Die Kontrollentscheidung erfolgt unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, der Auswirkungen auf den Warenverkehr sowie der Ressourcen der Zollbehörden.

In einem Schaubild präsentierte *Keller* das **System PARIS** in der technischen Umsetzung mit der Erfassung elektronischer Anmeldungen durch ATLAS–EAS und der Übermittlung personenbezogener Daten in das automatisierte System ADA als Untersystem mit Bestandsdaten, Abgleich und Rückmeldung an PARIS, das vom BMWi und vom Zoll genutzt wird.

Die Sicherheitsrisikoanalyse ist grundsätzlich durch den Mitgliedstaat der Eingangszollstelle durchzuführen. Derzeit können die nationalen Risikoanalyse-Stellen jedoch nur auf den eigenen (nationalen) Datenbestand für die Risikoanalyse zugreifen. Da die ESumA keine Angaben enthält, die eine einheitliche Risikoanalyse und -bewertung unter Sicherheitsaspekten und fiskalischen Gesichtspunkten ermöglichen, ist zu befürchten, dass Warensendungen zunächst aus Sicherheitsgründen und später – im Rahmen der Abfertigung – unter fiskalischen Gesichtspunkten kontrolliert werden.

Sicherheitsrisikoanalyse der deutschen Zollverwaltung

Bei „agent to agent“-Warensendungen, insbesondere im Luftfrachtverkehr, geben große Kurierdienstleister oder internationale Speditionen als Versender ihre ausländische Niederlassung und als Empfänger eine inländische oder in einem anderen Mitgliedstaat ansässige Betriebsstätte an, die meist AEO-Status besitzt. Eine sachgerechte Sicherheitsrisikoanalyse ist auf der Basis vergleichender Angaben kaum möglich.

Die im Luftfrachtverkehr übliche Warenbezeichnung „consolidated“ bei Sammelsendungen steht einer wirksamen Risikoanalyse entgegen, da es sich insoweit um eine unzutreffende Warenbezeichnung handelt. Das ist ein weiteres Problem in der Sicherheitsrisikoanalyse der deutschen Zollverwaltung.

Michael Lux, TAXUD, EU-Kommission, Brüssel

Lux zeigte eingangs seines Referats zur Risikoanalyse bei Waren die Komponenten der Sicherheitsregeln bei der Einfuhr auf:

- Anmeldung vor Beladung bzw. Ankunft in elektronischer Form.
- EU-einheitlicher Datensatz (aber keine einheitliche Schnittstelle, elektronische Unterschrift).
- einheitliche Kriterien für Risikoanalyse.
- AEO: weniger Daten und Kontrollen, schnellere Kontrollen.
- Freistellungen (z.B. mündliche Anmeldung, ATA Carnet, Postpakete) mit manueller Kontrolle beim Eingang.

Die Waren sind vor ihrer Ankunft im Gemeinschaftsgebiet anzumelden, bei Containern vor dem Verladen auf das Schiff. Der Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte – AEO – als Beförderer darf den gekürzten Datensatz nur nehmen, wenn der Empfänger auch AEO ist – selten der Fall !

Übergangsprobleme gibt es in der Anpassung der IT-Systeme der EU (Weiterleitung an nachfolgende Häfen/Flughäfen bei möglichem Risiko), in den Mitgliedstaaten beim Empfang und der Verarbeitung der Daten und bei den Wirtschaftsbeteiligten/Softwareentwicklern in der Lieferung der Daten. Um den Gleichklang der Zeitpläne einzuhalten und die Implementierung in allen EU-Mitgliedstaaten zu erreichen, müssen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.

Schwachstellen sind die fehlende Angabe des Käufers/Verkäufers, fehlende Identifikation außerhalb der EU ansässiger Wirtschaftsbeteiligter, fehlender HS-Code, Freistellung für Kleinsendungen, Fristen, die keine Kontrollen am Abgangsort zulassen, fehlende Unterscheidung sichere/unsichere Lieferländer.

Als Verbesserungsmöglichkeiten nannte *Lux* u.a. **SAFE Framework of Standards** (sollte in eine rechtlich verbindliche Regelung umgewandelt werden), harmonisierte Risikoanalyse, Kontrollen, AEO-Kriterien mit entsprechendem Datenaustausch, weltweite Identifikation von Wirtschaftsbeteiligten, einheitliche Schnittstellen für ESumA nicht nur für 27 Länder, sondern auch auf internationaler Ebene, z.B. für Luftfrachtsendungen.

In den Beratungen im Rahmen der WCO über eine globale Vernetzung der Zollverwaltungen (Globally Networked Customs) werden zurzeit Prozessabläufe analysiert und beschrieben, um Zollanmeldungen durch den Datenaustausch zur Vermeidung von Doppelanmeldungen miteinander zu verknüpfen.

Das Thema Risikoanalyse und Gefahrenabwehr darf nicht verengt werden auf die Erhebung und Analyse von Risikodaten, die von den Wirtschaftsbeteiligten vor der Ankunft der Waren geliefert werden. Ebenso wichtig ist die Nutzung **anderer** Datenquellen sowie die **risikoorientierte Prüfung der Waren**, z.B. durch Scannen, und zwar möglichst bereits im Ausfuhrland. Nur durch eine Kombination von Maßnahmen kann die Sicherheit erhöht und können die finanziellen und logistischen Belastungen begrenzt werden, betonte *Lux* abschließend.

Heinz Widmer, Leiter des Zollinspektorats Zürich Flughafen

Widmer beurteilt Sicherheit und Freihandel aus der Sicht der Praxis in einem starken Spannungsverhältnis. „Unsere Aufgaben vollziehen wir mit risikogerechten Kontrollen und dem bestmöglichen Verhältnis zwischen Aufwand und Wirkung, um im freien Handel dort zu

intervenieren, wo wir Ungewöhnliches erkennen oder Rechtsverletzungen vermuten. Unsere Erfahrungen im Flughafen Zürich gliedere ich in drei Teilen:

1. Welche Probleme ergeben sich in der Praxis,
2. mit welchen Mitteln begegnen wir diesen Problemen und
3. welche Erfolge erzielen wir damit.“

Zu Teil 1 führte *Widmer* die versuchten Anschläge mit den Jemenpaketen und den Hosenbomberfalle an. Zu Teil 2 nannte er die Mittel, den genannten Problemen beizukommen. Der Erfolg basiere auf drei Pfeilern:

- dem Bündeln von Informationen (Intelligence) und Unberechenbarkeit (Unpredictability), in der Selektion im IT-Zoll-System,
- in dem im voraus zu identifizierenden Risiko mittels Voranalyse in den Reservationssystemen der Airline, im E-freight oder in den Handling Agents-Systemen, die es ermöglichen, das Risiko in verschiedenen Zeitperioden im voraus zu identifizieren,
- mit Kontrollen durch Know-how-Träger, die Gewissheit verschaffen.

Das wichtigste Element ist das menschliche Know-how. Ob die Waren wirklich den Daten entsprechen, ob Waren manipuliert oder präpariert wurden, kann nur mit Beschau festgestellt werden. Dazu sind zwei Voraussetzungen nötig. Einerseits müssen die Waren physisch vorhanden sein, andererseits brauchen wir alle Begleitpapiere für eine erste visuelle Sichtung durch einen erfahrenen Mitarbeiter, um mit den IT-Daten auf weitere Risikohinweise zu stoßen. Vernetztes Denken, Erfahrung, Wissen, Inspiration und Intuition des Mitarbeiters steuern die Auswahl der zu beschauenden Waren.

Nachgelagert können im Bereich Import und Export die Arbeitsweise, Qualität und Zuverlässigkeit der Absender- und Empfängerfirmen sowie deren Beteiligten mit Systemkontrollen und Betriebsprüfungen kontrolliert werden. Dabei werden Dossiers, Systemabläufe, Prozesse, Buchhaltung und Lager geprüft und mit Datenanalysen ein Risikoprofil der Firma erstellt. Es entsteht ein umfassendes Risiko-Analyse-Bild eines Zollbeteiligten und dessen Systembeteiligte.

In Teil 3 führte *Widmer* Kennzahlen von Januar bis April 2011 zu Frachtvolumen, Sendungsanzahl und Drittlandsanteil an. Im Bereich der summarischen Vorab-Anmeldung sind bei ca. 25 % der Sendungen risikoorientierte Interventionen vorgenommen worden.

Daraus ergaben sich insgesamt 1244 Beschau-Kontrollen. In folgenden Bereichen konnten 46 Erfolge erzielt werden:

- Kriegsmaterial und Waffengesetz
- Markenfälschungen und Designrecht
- Artenschutz
- Vorläuferchemikalien
- Betäubungsmittel

Nach den Erfahrungen in der Flughafenabfertigung ist der größte Teil der Fracht risikolos und unterliegt zu Recht dem freien Handel. Die Quote der Aufgriffe von 3,7 % bei den als risikobehaftet eingestuften Sendungen ist tief, der Ressourceneinsatz ist im Verhältnis dazu hoch. Die IT-Unterstützung ersetzt nicht das menschliche, vernetzte Denken. Agieren und damit den Handel möglichst wenig zu behindern, bedinge qualitativ gute Daten, die möglichst lange vor Ankunft der Sendung analysiert werden können. Gewissheit bringe erst die Beschau, bekräftigte *Widmer*.

In der nachfolgenden **Podiumsdiskussion** zu „Risikodaten – Erhebung und Analyse“ sieht sich **Dr. Peter Witte** als Moderator aus den Referaten bestätigt, die Antworten auf die beiden Schritte „wie die Daten in die Verwaltung kommen“ und „was wir mit den Risikodaten machen“ erhalten zu haben, und leitet auf Fragen aus dem Plenum der Zuhörer über.

Die Fragen richteten sich auf den „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ und speziell auf den AEO-Status „Sicherheit“. Angemerkt wurde, dass der Zoll in der Zertifizierung und in Kontrollen in Deutschland unterschiedlich verfähre. Die Beschränkung auf 30% Überprüfungen bei Kontrollen wurde gefordert, die genügen müsse.

Es wurde danach gefragt, ob die Zollverwaltung auf die Beantragung des AEO-Status „Sicherheit“ Druck auf Wirtschaftsbeteiligte ausübe. Dazu konnte seitens der Verwaltung mangels Kenntnis des Vorhalts keine Antwort gegeben werden. Es bestehe jedoch keine entsprechende Richtlinie oder Anweisung an die Bediensteten des Zolls.

Modernisierter Zollkodex – Grundlagen und Durchführungsvorschriften

Jean-Michel Grave, TAXUD, EU-Kommission, Brüssel, erstattete den aktuellen Überblick über den Fortgang der Fassung der Rechtsvorschriften für den Modernisierten Zollkodex (MCC) und die Durchführungsvorschriften. „Seit dem Europäischen Zollrechtstag 2009 in Linz haben sich Komponenten verändert. Auch heute besteht noch eine Herausforderung zur

Verbesserung der Rechte und Pflichten. Als Auswirkung des MCC sind neue Verfahren und Risikokriterien bestimmt worden. Leider ist man sich so schnell vorangekommen.“

Der Lissabon-Vertrag erfordere eine **Umsetzung in Rechtsgrundlagen und Durchführungsvorschriften** (DV), die nicht in einem Rechtsakt erfolgen werden und können. In einer Grafik/Präsentation zeigte *Grave* die neuen Herausforderungen auf, die für die Umsetzung entscheidend sind (MCC Implementation). Neue Sicherheitsvorschriften im Personen- und Luftfrachtverkehr sind einzubeziehen. EU-Kommission, Mitgliedstaaten und alle Wirtschaftsbeteiligten sind aufgerufen, die Voraussetzungen zu schaffen und zu begleiten.

Die Planung sieht das Inkrafttreten des MCC und der Durchführungsvorschriften – gemeinsam - am **24. Juni 2013** vor. Diesen Termin gilt es sicherzustellen, auch wenn neue IT-Entwicklungen, Sicherheitsvorschriften und geänderte Anmeldungen zu berücksichtigen sind, die eine Revidierung nach sich ziehen. Eine regelmäßige Anpassung muss erfolgen. 2013 ist eine obligatorische Frist (auf Nachfrage).

Die **Rationalisierung** muss weiterverfolgt werden, u.a. ein einheitlicher Datenbestand, nicht 27 nationale Systeme, fordert *Grave*. Ein neues Projekt weist auf das Jahr 2025. Vorarbeiten sind weiterzuführen - sie können zu Änderungen führen - ein neues Geschäftsarbeitsmodell ist auszuarbeiten. Einzelne Punkte sind beschlossen, andere werden in Workshops mit mehreren Themen unter Einbeziehung der Wirtschaft weiterbehandelt. Lösungsansätze gibt es bei der Einfuhr und den summarischen Voranmeldungen, die in Plenarsitzungen vorgestellt worden sind. In der Steuergruppe sind die Mitgliedstaaten vertreten, die Lösungen vorschlagen, nicht jedoch umsetzen können.

Die aktuellen **Workshops** befassen sich mit der Verwendung von AEO-Kriterien, Bedingungen, die erfüllt sein müssen. Liegt ein konkretes Ergebnis vor, dann wird es in einer höheren Stufe weitergeführt. Nach Ausarbeitung in Workshops werden die Erkenntnisse für den MCC vorgestellt mit einem Vorschlag, der zu einer Änderung oder Zurückstellung führt. Verbesserungen sind insbesondere im IT-Bereich anzustreben. Die Aufteilung in Kodex und DV bedarf kleinerer Korrekturen. Sicherheitsvorschriften werden berücksichtigt, auch Anmeldungen, die geändert sind, und die vorübergehende Lagerung – dazu praktische Lösungen.

In der sich anschließenden **Diskussion** im Plenum unter Leitung von **Prof. Dr. Peter Witte** wurde zur Frage „Wie stellt man Transparenz her?“ vor allem der **IT-Bereich** angesprochen, der auf 27 Staaten bezogen, mit unterschiedlichen Systemen in Zoll und Wirtschaft noch keine tragbare Handhabung erkennen lässt. Die Transparenz leide auch unter Begriffen wie selektiver Zollkodex und überarbeiteter Zollkodex, Modernisierter Zollkodex und Durchführungsvorschriften und schließlich Richtlinien der EU-Kommission – juristisch drei Ebenen. Eine Studie über die Auswirkungen in zwei Jahren ist in Planung.

Auf Fragen u.a. nach den Durchführungsvorschriften zum MCC erklärte *Grave*, dass Länder mitreden können, wenn auch nicht mitbestimmen. Bilaterale Maßnahmen, die evaluiert werden können, sollten weniger geändert, sondern ausgelegt werden, bekräftigte *Grave* wörtlich. Eine Handelskontaktgruppe für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) berücksichtige deren Interessen; sie könne Korrekturen aufzeigen. Der Kodex erschwere nicht die KMU – die Proportionalität werde berücksichtigt.

Von *Dr. Wolfgang* wurde der **Wirtschaftszollgedanke** bei Entstehung bzw. Löschung der Zollschuld im MCC angesprochen, eine materiell nicht zu rechtfertigende Zollschuld gebiete - an Beispielen erörtert - **Löschung**, nicht Nachzahlung, allenfalls als Sanktion ein Bußgeld. Eine sinnvolle Lösung sollte in den zu überarbeitenden Zollkodex eingebracht werden. Dazu konnte *Grave* keine Zusage machen, schließt indessen eine Änderung der Vorschriften nicht aus.

Empfang auf der Festung Munot – Wahrzeichen von Schaffhausen

Regierungspräsident Dr. Reto Dubach hieß bei dem Empfang der Kantonsregierung Schaffhausen auf der Festung Munot die Teilnehmer des Europäischen Zollrechtstages in Schaffhausen herzlich willkommen.

In seinem Grußwort präsentierte er die Wirtschaftsleistung der Region, die sich vom Industrie- zu einem Hightech- und Dienstleistungskanton entwickelt habe. „Heute sind wir interessant für internationale Ansiedlungen aus dem englischsprachigen und asiatischen Raum, was vor allem auf die günstigen Steuerbedingungen, die attraktiven Verkehrsverbindungen in den Großraum Zürich sowie die interessanten Arbeitsplätze zurückzuführen ist.“

Schaffhausen ist ein Grenzkanton. Er hat eine gewisse Scharnierfunktion zu Deutschland und zum europäischen Raum. Unsere Bevölkerung geht zum Teil einkaufen in der süddeutschen

Nachbarschaft, dafür arbeiten süddeutsche Fachleute bei uns. Insgesamt gibt es kaum Gewinner und Verlierer. Es ist wichtig, dass sich die grenzüberschreitende Region als Ganzes positiv entwickelt. Eine gewisse Hürde stellt natürlich die Grenze und vor allem die unterschiedlichen Rechtsordnungen dar.

Der Gast sollte seinen Blick auf die Schönheiten der Stadt und des Kantons richten mit der einzigartigen Rheinlandschaft, dem Rheinfall als Europas größten Wasserfall, die herrlichen Weinbauregionen; nicht zuletzt bezeichnen wir uns auch als Blauburgunderland.“

Günstige Witterung, der Ausblick auf Stadt und Land, Klänge der Zollkapelle, die Darbietung einer sympathischen jungen Alphornbläserin und ein die Nationalfahne schwingender Schweizer bildeten den eindrucksvollen Rahmen.

Gala-Abend in der deutschen Exklave Büsingen

Nach Bustransfer in die deutsche Exklave Büsingen bildete ein Gala-Abend im Restaurant „Alte Rheinmühle“, historisches Kleinod am Rhein. den Abschluss des ersten Veranstaltungstages, gesponsert von der Firma MIC Logistik AG, Linz an der Donau und örtlich Schaffhausen am Rhein.

Die „Alte Rheinmühle“ befindet sich in einer originalen Mühle aus dem 17. Jahrhundert und strahlt Romantik aus. Später wurde das Haus zu einer Bierbrauerei mit Gaststube umgenutzt und schließlich zu einem kulturellen und kulinarischen „Wallfahrtsort“ ausgebaut, wie Büsingens Bürger bekunden.

Büsingen am Hochrhein mit ca. 1450 Einwohnern gehört zum Landkreis Konstanz im Bundesland Baden-Württemberg, ist jedoch gänzlich von den Schweizer Kantonen Schaffhausen sowie, südlich des Rheins, von Zürich und Thurgau umgeben.

In einer Begrüßungsrede ging die stellvertretende Bürgermeisterin auf die Geschichte, Wirtschaft, Währung, Kompetenzen der Polizei, Unterricht bis zur 4. Klasse, fortführend in einer deutschen oder Schweizer Schule ein und berichtete über Kuriositäten aus der zwei-Länder-Sicht.

Abendstimmung am Rhein und der Genuss auserlesener Speisen und Getränke in der Alten Rheinmühle erfreuten die Teilnehmer zum Ausklang des Tages in Büsingen.

Weltweite Sicherheitsinitiativen – Entwicklungen und gegenseitige Anerkennung

Moderation: Dr. Dr. h.c. Lothar Gellert, Bonn

Zu diesem Thema stellte *Gellert* die Experten im Podium aus mehreren Ländern in ihrer Funktion und überwiegend auch als Teilnehmer früherer Zollrechtstage vor. Seit Verabschiedung des „SAFE Framework of Standards“ 2005 in der Weltzollorganisation sind „Sicherheit und Freiheit“ im weltweiten Handel Gesprächsthema und Brennpunkt differenzierter Stellungnahmen auf allen Ebenen in nationalen und internationalen Organisationen sowie der Wirtschaft, Verbände, Unternehmen und der Zollverwaltungen.

Dr. Susanne Aigner, Deputy Director Compliance and Facilitation, World Customs Organization (WCO), Brüssel

Aigner führte in ihrem Referat „Internationale Sicherheitsinitiativen“ einleitend das Umfeld und die daraus zu folgernden Herausforderungen an:

- Ansteigen der Bedrohung (Terrorismus, Organisiertes Verbrechen)
- Schutz der Sicherheit, der Bevölkerung, der Lieferketten
- Steigende Globalisierung und gegenseitige Abhängigkeit

Dazu stellte die Referentin die Grundlagen und Auswirkungen des Sicherheitsprogramms der WCO mit dem Bemerkten vor, dass die meisten Dokumente nicht verbindlich sind, sondern Leitlinien. Die Verwendung derselben Codes würde zur besseren Verständigung führen. Notwendig ist der Austausch von Daten, nicht nur von Zoll zu Zoll (Verwaltung), sondern auch zur Wirtschaft im internationalen Bereich.

Eine einheitliche Umsetzung der WCO-Anforderungen weltweit für 164 WCO-Länder ist wegen Fehlens eines einheitlichen Datenkranzes schwierig. Die Wirtschaft soll nicht mit zu vielen Datenkränzen belastet werden. Wichtig ist der standardisierte Informationsaustausch für die Anerkennung des AEO. Die Lieferkette erfordert eine eindeutige Identifikation des Wirtschaftsbeteiligten, gute und zuverlässige Datenqualität, um auch den Zoll zur Prüfung in die Lage zu versetzen.

Die internationalen Instrumente WCO Safe Framework of Standards, ICAO Chicago Convention mit größtmöglicher Harmonisierung, ISPS Code (International Ship- and Port Facility Security Code) bedürfen der Zusammenarbeit. Sie sind im Zusammenhang mit den nationalen Maßnahmen zu sehen. *Aigner* führte dazu weltweit Länder und die Europäische Union, bezogen auf ihre Mitgliedstaaten, an:

- US C-TPAT (Customs- and Trade Partnership Against Terrorism), 24 Stunden Regelung, SAFE Port Act
- EU Sicherheitsänderungen zum Zollkodex
- Maßnahmen Japan, China, Kanada

Auch hier besteht ein Bedarf zur internationalen Zusammenarbeit und soweit möglich gegenseitige Anerkennung.

Gellert stellte die Probleme aus dem Austausch der Daten in den Vordergrund und sprach nach Annahme des SAFE Frameworks of Standards durch ein Land eine mögliche Verpflichtung zur Umsetzung an, die *Aigner* indessen verneinte: „SAFE is not a binding instrument but a model for administrations to follow – on a voluntary basis – when developing measures to secure and facilitate trade“. Nur ein politisch sanfter Druck führe weiter.

Dr. Bryce Blegen, American Association of Exporters and Importers (AAEI), Washington D.C., Mitglied WCO

Blegen stellte das C-TPAT-Programm der USA im Kreislauf freier Handel und Sicherheit vor und stellte die „Sicherheit in der Lieferkette“ in den Brennpunkt, die sich gegen den Terrorismus richtet, nicht gegen andere. Wir möchten den Kongress überzeugen, dass das Scannen aller Warenlieferungen nicht unbedingt erforderlich ist, z.B. bei zuverlässigen Partnern. Mitglieder unseres Programms müssen weniger Prüfungen erwarten und erhalten Handelserleichterungen, betonte er aus Sicht seines Landes.

Wir arbeiten auch sehr mit der Europäischen Union zusammen, um die transatlantische Sicherheit zu gewährleisten. Außer der terroristischen Abwehr gehören auch der Schmuggel und die Drogenbekämpfung dazu. In Angleichung an die „Kyoto Convention“ ist „SAFE Framework“ – überarbeitet und das Anmeldeverfahren aktualisiert – in einer steigenden Zusammenarbeit mit Firmen zu verbessern, leider nur eine freiwillige Vereinbarung, das ist das Problem, bedauerte *Blegen*.

Das Lade-Manifest reicht nicht aus. Zur Luftfrachtsicherheit sind noch nicht alle Sicherheitsinitiativen abgeschlossen. Kanada sieht Sicherheitsprogramme und Selbstregulierungsprogramme vor. Die Anforderungen sind für die zu liefernden Daten modifiziert.

Die Anforderungen sollten in einen Topf geworfen werden, allerdings besteht nur ein kleiner gemeinsamer Nenner, führt *Blegen* in seiner Sprache wörtlich aus. Im Jahr 2012 hoffen wir die aktuellen Anforderungen umzusetzen. Es gibt den Konsens für multilaterale Programme. Einheitliche Ziele sind jedoch nicht erreicht.

Hauptziel ist die Sicherheit. Der Datenschutz ist zu beachten, starker Schutz und damit nicht kompatibel. Es besteht die Gefahr, dass Ziele durch Informatik zunichte gemacht werden. Safe Framework sollte für den Luftverkehr verschärft werden, leider unterschiedliche Lösungsvorschläge. Auf Regierungsebene ist noch keine exakte Umsetzung festzustellen; das gelte auch für Länder allgemein. Internationale Expeditionen haben noch kein gemeinsames Forum.“

Gellert merkte an, dass der Datenaustausch schwierig sei und zudem dürften IT-Probleme den Datenaustausch zurückdrängen.

Peter Flückiger, Stellv. Leiter Außenwirtschaft, economiesuisse (Verband Schweizer Unternehmen), Zürich

Flückiger leitete sein Referat zu den weltweiten Sicherheitsinitiativen und ihrer Bedeutung für die Wirtschaft mit Ausführungen zur „**Globalisierung der Wertschöpfungsketten**“ ein, die als globale Konzerne oder KMU international ausgerichtet sind. Zulieferer und Kunden befinden sich größtenteils in einem anderen Zollgebiet. Der weltweite Handel trifft besonders auf die stark international ausgerichtete Schweizer Wirtschaft zu.

Im Nachgang der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise versuchen verschiedene Staaten, ihre Märkte stärker abzuschotten und die heimische Wirtschaft zu schützen. Zölle werden erhöht, „buy local“-Klauseln erlassen oder nichttarifäre Handelshemmnisse wie neue Gesundheits-, Kennzeichnungs- oder Sicherheitsvorschriften eingeführt. Seit dem Bekenntnis der G-20-Staats- und Regierungschefs im November 2008 „to refrain from raising new barriers to investment or to trade in goods and services“ haben allein diese Länder 395 neue protektionistische Maßnahmen ergriffen“, führte *Flückiger* mit der Fragestellung „Wiedergeburt des Merkantilismus“ aus.

Für international ausgerichtete Unternehmen werde es immer wichtiger, dass der Zugang zu ausländischen Märkten vertraglich abgesichert ist. Sie sind auf stabile Regeln angewiesen. Die Welthandelsorganisation WTO bietet dazu nach wie vor die besten Voraussetzungen, obwohl man den Abschluss einer umfassenden Doha-Liberalisierungsrunde als gescheitert

bezeichnen kann. Für die Schweiz gilt es darüber hinaus, das Netz der bisher 22 Freihandelsabkommen weiter auszubauen.

Sicherheitsmassnahmen verursachen Transaktionskosten – ein weiterer Abschnitt seiner Ausführungen: „Ausgehend von den USA wurden weltweit bestehende Sicherheitsmassnahmen angepasst und eine Vielzahl neuer Programme geschaffen - sowohl auf internationaler Ebene (WCO SAFE), regionaler (z.B. EU security amendment) als auch auf nationaler Ebene (z.B. US 10+2 security filing). Die Massnahmen sind teilweise obligatorisch, andere wie der AEO-Status basieren auf Freiwilligkeit. Aber auch Freiwilligkeit ist relativ. Eine Umfrage von economiesuisse hat ergeben, dass der Hauptgrund, warum Firmen den AEO-Status beantragen, der Druck oder die Erwartungshaltung von Geschäftspartnern im Ausland ist.“

Für den Exporteur, den Spediteur, das Transportunternehmen und insbesondere den Zoll verursachen Sicherheitsmassnahmen einen administrativen Mehraufwand: Anpassung interner Prozesse, Erhebung und Übermittlung zusätzlicher Daten, Schulung von Mitarbeitern, Risikoanalysen, bauliche Massnahmen, etc.

Plakativ wendet sich der Referent an das Plenum mit dem Satz „**100-prozentige Sicherheit ist eine Illusion**“ und führt dazu aus: Grundsätzlich stellt sich die Frage nach der Wirksamkeit und Effizienz von zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen im globalen Warenverkehr. Der mit Abstand größte Teil der Sendungen stellt keine Gefahr dar.

- Wie viele kritische Sendungen gingen dank den neuen Massnahmen ins Netz?
- Bestehen die Risiken nicht bereits im Inland?
- Bringen solche Massnahmen mehr Sicherheit oder nur mehr Sicherheitsillusion?

Interessant und nützlich wären vertiefte Kosten-Nutzen-Analysen dieser Fragen.

Flückiger plädierte für eine wirtschaftsfreundliche Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen. Sicherheit ist für die Wirtschaft ein äusserst wichtiges Gut und ein sehr wichtiges Anliegen. Dabei ist zu gewährleisten, dass entsprechende Vorschriften den grenzüberschreitenden Warenverkehr nicht erschweren oder als protektionistische Massnahmen missbraucht werden. Eine Einschränkung der Unternehmensfreiheit ist abzulehnen. Mit weniger Freiheit entsteht langfristig mehr Unsicherheit. Folgende Elemente gelte es zu beachten:

- **Enge Kooperation zwischen Zoll und Wirtschaft:** Die praktischen Auswirkungen können von den betroffenen Firmen am besten beurteilt werden.

- **Zielgerichtete Maßnahmen, größerer Nutzen:** Von zu detaillierten oder nicht sicherheitsrelevanten Anforderungen muss abgesehen werden. Nicht vollständige Kontrollen, sondern informationstechnisch abgestützte, risikobasierte Überprüfungen sind zu begrüßen.
- **Berücksichtigung bestehender Standards:** Bereits heute liefern Unternehmen Handelsdaten oder erfüllen gewisse Auflagen der Zollbehörden. Es gilt diese bestehenden Standards zu berücksichtigen und auf diesen aufzubauen.
- **Internationale Kompatibilität:** Die Systeme zur Zollabwicklung dürfen nicht mehr aus mikroskopischer, nationalstaatlicher Optik beurteilt werden – gefragt ist vielmehr eine globale Betrachtungsweise. Es muss das Ziel sein, dass alle wichtigen Handelspartner mit gleichwertigen Sicherheitsstandards diese gegenseitig anerkennen.
- **Internationale Kooperation:** Auch die Datenübermittlung sollte in einem international anerkannten Format erfolgen. Die Bestrebungen der Weltzollorganisation, die verschiedenen Zollbehörden zu vernetzen, sind unterstützungswürdig.

Nach seinen Ausführungen zur Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen trat der Referent für die Stärkung von **Handelserleichterungen** ein. Neben den wichtigsten Standortfaktoren wird der Beitrag des Zollwesens zur Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen oder zur wirtschaftlichen Attraktivität eines Landes oft unterschätzt. Ein effizientes Zollwesen ist für Industrieunternehmen im globalen Wettbewerb unerlässlich. Transaktionskosten beim Grenzübergang entstehen hauptsächlich durch Zollformalitäten, Wartezeiten an der Grenze und fehlende Transparenz und Verlässlichkeit von Vorschriften.

Ineffiziente Maßnahmen müssen konsequent abgebaut werden, forderte *Flückiger*. Die Verhandlungen über Trade Facilitation im Rahmen der Doha-Runde der Welthandelsorganisation WTO haben dies zum Ziel. Konkret steht eine Klärung und Verbesserung der Artikel V (Freiheit der Durchfuhr), VIII (Gebühren und Formalitäten im Zusammenhang mit der Ein- und Ausfuhr) und X (Veröffentlichung und Anwendung von Bestimmungen über den Handel) des GATT zur Diskussion. Gemäss OECD würde ein multilaterales Abkommen über Handelserleichterungen die Transaktionskosten um 9 Prozent senken.

Schlussfolgerungen: „Wir dürfen es nicht zulassen, dass die terroristische Bedrohung den internationalen Handel und die weltwirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigt.“

Sicherheitsmaßnahmen sind wichtig, dürfen die Freiheit aber nicht unnötig einschränken. Zollbehörden und Wirtschaftsbeteiligte haben ein gemeinsames Interesse, die Transaktionskosten möglichst gering zu halten. Sicherheitsmaßnahmen sollen von beiden Parteien gemeinsam ausgearbeitet und implementiert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass diese zielgerichtet, risikobasiert und vor allem international koordiniert ausgestaltet werden. Parallel dazu sind Bestrebungen für Handelserleichterungen auf multilateraler und bilateraler Ebene zu unterstützen.“

Zhaokang Jiang, American Chamber of Commerce, Ausschuss Zoll- und Handelsabkommen Peking, Direktor einer internationalen Beraterfirma

Der Referent stellte das AEO-Programm in China und die Umsetzung des WCO-Sicherheitsprogramms vor, dazu Handelserleichterungen und zusätzliche Gesetzesvorschriften, die es ermöglichen, Handelspartner zu identifizieren. Im April 2008 seien vier gesetzliche Bestimmungen in Kraft gesetzt worden, die auf „SAFE Framework of Standards“ beruhen und die internationalen Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigen. China steht insoweit auch in Kontakt mit anderen Ländern.

Für die Einbeziehung des Umsatzes und der Nahrungsmittelsicherheit wurde das Sicherheitsprogramm etwas abgeändert. Es besteht für jedes Land die Freiheit das zu tun. Für den AEO gibt es in China 4 Klassen. Alle Firmen sind klassifiziert. Für die A-Klasse müsse der Warenumsatz Einfuhr und Ausfuhr 500.000 t aufweisen. Dafür können Erleichterungen u.a. in der Datenübermittlung, dem Überlassen der Güter zugebilligt werden.

Die höchste Stufe ist die AA-Klasse. Unternehmen müssen zuvor einige Jahre für die A-Klasse bewertet worden sein. Sie gelten als sicher, wenn alle Auflagen eingehalten werden. Auch kleinere Unternehmen gehören dazu, wenn sie die Auflagen der AA-Klasse erfüllen – für sie kein Umsatzhöchstsatz. Alle Unternehmen müssen die gesetzlichen Anforderungen und Pflichten erfüllen.

Prof. Dr. David Widdowson, Centre for Customs and Excise, Universität Canberra

Widdowson äußerte sich zu C-TPAT – Sicherheitsmaßnahmen in USA. Im Juni 2005 hat der WCO-Rat „SAFE Framework of Standards“ angenommen. Nicht nur die Sicherheit, sondern auch der Warenumsatz wird berücksichtigt. Im Jahr 2007 haben sich andere Länder mit der Sicherheit befasst. Alle müssen sich mit dem gleichen Standard befassen.

Der Referent zeigte die Zusammenhänge der WCO-Anforderungen im Hinblick auf den AEO und sich in anderen Erdteilen entwickelnder Programme für Sicherheit und Handelsvorteile auf, die zu rascheren Abfertigungen führen. Die gegenseitige weltweite Anerkennung kann nur mit Wirtschaft **und** Zoll zum Erfolg führen (Partnerships). Es ist ein Gleichgewicht zwischen regulativen Eingriffen und Wirtschaftsinteressen mit geringst möglichem Eingriff anzustreben. Auch die USA wird Compliance anerkennen, dazu:

- 16 AEO-Programme,
- 8 geplante Programme,
- 9 Programme für zuverlässige Beteiligte,
- 17 Programme für einfache Fälle,
- zusätzliche Anerkennungsprogramme.

Es gibt jedoch keine multilateralen Vereinbarungen und für „Risiko“ haben alle Länder ihre eigenen Vorstellungen. Kontrollen sollten nicht nur durch Zollbehörden, sondern auch durch private Organisationen durchgeführt werden. Es fehlt an Organisation, um die Koordination zu verbessern.

Ziele werden nicht erreicht, wenn wir nur auf die Sicherheit zurückblicken. Wir müssen uns jeweils aktuell mit den Sicherheitsinteressen befassen. Für die Harmonisierung soll die WCO eine führende Rolle spielen. Wir müssen uns im Export und Import zur AEO-Feststellung und Anerkennung engagieren und daran arbeiten, betonte *Widdowson* abschließend mit Blick auf das Plenum gerichtet.

In der sich an die Referate zu „Sicherheitsinitiativen, Entwicklungen und gegenseitige Anerkennung“ anschließenden **Diskussion** unter der Moderation von **Dr. Lothar Gellert** gab es zahlreiche kritische Anmerkungen und „offene“ Fragen. Die Handhabung der Vorab-Anmeldungen, die der Risikoanalyse dienen, werde in den Mitgliedstaaten unterschiedlich oder noch nicht vollzogen, was zu einer Wettbewerbsverzerrung führen kann. Wer kann hier durchblicken?

Die AEO-Zertifizierung werde nicht einheitlich durchgeführt – das treffe auf deutsche Behörden und auf die Mitgliedstaaten zu. Die immer wieder ins Feld geführte gegenseitige Anerkennung des AEO im globalen Wirtschaftsverkehr lasse auf sich warten. In erster Linie gehe es um Regierungen / Länder und nicht um Wirtschaftsbeteiligte. Die Durchsetzung in den Ländern dürfte schwierig sein.

Internationale Zollkooperation der EU

Dr. Walter Deffaa, Generaldirektor TAXUD, EU-Kommission, Brüssel, befasste sich in seinem Referat „Internationale Zollkooperation der Europäischen Union“ mit der Vielfalt internationaler Zusammenarbeit, Anerkennung von Zollsicherheitsmaßnahmen auf die EFTA-Länder bezogen, Zollunion zwischen Türkei und EU, strategische Zusammenarbeit an der EU-Ostgrenze, bestehende und künftige Freihandelsabkommen und Ursprungsregeln.

In einem Schaubild mit magischem Dreieck bezeichnete *Deffaa* das Risikomanagement – die Modernisierung der Zollverfahren – die internationale Zusammenarbeit als Instrumente der EU-Zollpolitik. Als Felder internationaler Zusammenarbeit bezeichnete er den Informationsaustausch über gesetzliche Regelungen, Verfahren und Erfahrungen, Sicherheit/Schutz der Lieferkette (Verzicht auf Vorabmeldungen von Ein- und Ausfuhren, gegenseitige Anerkennung von AEOs), bilaterale und multilaterale Initiativen im IPR-Bereich.

EU – EFTA - Sicherheitsmaßnahmen

Die vollständige Anerkennung von Zollsicherheitsmaßnahmen verbindet sich in der Zusammenarbeit mit der **Schweiz** und **Norwegen** unter Aussetzung von Sicherheitsmaßnahmen für die Güterbewegung mit der EU nach dem Abkommen aus 2009. Beide Länder wenden in ihren Beziehungen mit Drittstaaten als **EU-Sicherheitsmaßnahmen** an:

- Vorabmeldung von Ein- und Ausfuhren,
- Risikomanagement,
- AEO-Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“.

Ein identisches Verfahren besteht mit Andorra. Im Warenverkehr mit Helgoland, San Marino und dem Vatikan wird auf die Abgabe einer Vorabmeldung verzichtet.

EU – Türkei - Zusammenarbeit

In der seit 1. Januar 1996 bestehenden Zollunion der **EU mit der Türkei** ist der freie Warenverkehr festgelegt. Für landwirtschaftliche Erzeugnisse und Kohle/Stahlprodukte besteht ein Präferenzabkommen. Regelmäßige Zusammenarbeit findet im gemischten Zoll-Unions-Ausschuss statt.

EU – Ostgrenze – konkrete Aktionen

Eine strategische Zollzusammenarbeit an der **EU-Ostgrenze** wird mit Russland -Einigung erzielt-, Ukraine, Weißrussland und Moldawien vorbereitet. Prioritäten sind ein sicherer und reibungsloser Handel, Risikomanagement und Betrugsbekämpfung, Modernisierung des Zolls.

Freihandelsabkommen und Ursprungsregeln

Die EU ist großer Nutzer von Freihandelsabkommen in unterschiedlichen Kategorien:

- **Assoziierungsabkommen** mit Staaten in Südosteuropa/Westbalkan und Euro-Med Partnern zur Förderung von Wirtschaftswachstum und politischer Stabilität.
- **Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (EPAs)** mit AKP-Staaten konzentriert auf entwicklungspolitische Ziele.
- **Stabilisierungsabkommen** u.a. mit Kroatien, Mazedonien, Albanien, Montenegro, Serbien und Bosnien-Herzegowina mit dem Ziel der Errichtung einer Freihandelszone.
- **Bilaterale Freihandelsabkommen** mit Südafrika, Mexiko, Chile und Korea.
Verhandlungen u.a. mit Ukraine, Moldawien, Armenien, Georgien, Azerbaijan, Kanada, Peru, Kolumbien, Zentralamerika, Mercosur, Indien, China, Indonesien, Singapur, Malaysia, GCC-Golfkooperationsrat, Irak und Iran.

Als zollspezifische Inhalte in Freihandelsabkommen nannte *Deffaa* Regelungen im Bereich Ursprung (Protokoll), Zoll und Handelserleichterungen mit den Schwerpunktthemen Informationsaustausch und Zollzusammenarbeit, Überlassung von Waren, Zollwert, Einreihung von Waren, Gebühren, Transit, Risikomanagement, Informationstechnik, Auskünfte, Beschwerden/Einsprüche.

PANEUROMED

Zu dem **PanEuroMed System der Ursprungskumulierung** führte der Vortragende die diagonale Kumulierung an zwischen der EU, Algerien, Ägypten, den Färöer Inseln, Island, Israel, Jordanien, Libanon, Marokko, Norwegen, der Schweiz (einschließlich Liechtenstein), Syrien, Tunesien, der Türkei, dem Westjordanland und Gazastreifen, die Aushandlung eines neuen regionalen Übereinkommens über Paneuropa-Mittelmeer-Ursprungsregeln sowie durch Übereinkommen erweiterte Kumulierungsmöglichkeiten mit West-Balkan, effizientere Verwaltung und Überarbeitung der Ursprungsregeln. PanEuroMed vereinigt 60 Einzelregelungen.

Allgemeines Präferenzsystem (APS)

Seit 1. Januar 2011: Neue Ursprungsregeln für Einfuhren von Waren unter dem **Allgemeinen Präferenzsystem** mit Berücksichtigung der Besonderheiten einzelner Produktionssektoren und besonderer Verarbeitungsanforderungen, Sondervorschriften für "Least Developed Countries", Anhebung der sog. generellen Toleranzregel von 10% auf 15%, erweiterte Kumulierung und ab 2017 Ursprungsnachweise durch „registrierte Ausführer“.

Bilaterale Abkommen

An bilateralen Zollzusammenarbeitsabkommen führte *Deffaa* „in großer Zahl“ die Abkommen über Zusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich mit China, Hong Kong, Indien, Japan, Korea, Kanada, USA an. Die Ziele sind

- Gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Wirtschaftsbeteiligten,
- Austausch von Informationen über Zollvorschriften,
- Informationsaustausch über technische Hilfe für Drittländer mit Blick auf die Verbesserung dieser Maßnahmen,
- Berücksichtigung der Arbeit internationaler Organisationen wie der WZO und der WTO,
- Zusammenarbeit im Bereich Informatisierung der Zollverfahren und Formalitäten mit dem Ziel der Handelserleichterung.

Mit einigen dieser Ländern bestehen zusätzlich Abkommen, Aktionspläne oder Programme für Zusammenarbeit insbesondere im Bereich Sicherheit der Lieferkette und Handelserleichterungen einschließlich gegenseitige Anerkennung von AEOs.

Bilaterale Zollzusammenarbeit mit den o.a. Ländern – Präsentation des Referenten

China: Abkommen über die Zusammenarbeit im Zollbereich aus 2004 sowie „Strategischer Rahmen“ aus 2010 mit den Themenschwerpunkten in der Zusammenarbeit u.a. IPR – Schutz geistiger Eigentumsrechte, Sicherheit der Lieferkette - gegenseitige Anerkennung von AEOs und Betrugsbekämpfung, Verhinderung illegaler Einfuhren von Drogenausgangsstoffen.

Hong Kong: Abkommen über die Zusammenarbeit im Zollbereich aus 1997.

Themenschwerpunkte: IPR, Sicherheit der Lieferkette, Betrugsbekämpfung, Handelserleichterungen.

Indien: Abkommen über Zusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich mit Indien aus 2004 zu Sicherheit der Lieferkette, Betrugsbekämpfung, Handelserleichterungen.

Freihandelsabkommen mit umfangreichem Kapitel Zoll und Handelserleichterungen (in Verhandlung).

Japan: Abkommen über Zusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich aus 2008 zu Erleichterung des Handels für zuverlässige Wirtschaftsbeteiligte, Verbesserung der Betrugsbekämpfung, Verstärkung der Zusammenarbeit beim Schutz der Rechte an geistigem Eigentum, gegenseitige Anerkennung der AEO Programme (Unterzeichnung 2010, Umsetzung seit 24. Mai 2011). Vorteile werden u.a. in der geringeren Kontrollrate gesehen.

Südkorea: Abkommen über Zusammenarbeit im Zollbereich aus 1997 zu Sicherheit der Lieferkette, Betrugsbekämpfung, Handelserleichterungen, Kapitel zu Zoll- und Handelserleichterungen im Freihandelsabkommen, das am 1. Juli 2011 in Kraft getreten ist.

Kanada: Abkommen über Zusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich aus 1998. Derzeit Verhandlungen zur Ausweitung des Zollzusammenarbeitsabkommens, vor allem Rechtsgrundlage für Möglichkeit zur gegenseitigen Anerkennung des EU-AEO und des kanadischen PIP-Programms. Kapitel „Zoll und Handelserleichterungen“ im derzeit unter Verhandlung stehenden Freihandelsabkommen (Comprehensive Economic & Trade Agreement).

USA: Enge transatlantische Zusammenarbeit von strategischer Bedeutung mit dem wichtigsten Exportmarkt der EU. Zollzusammenarbeitsabkommen von 1997, erweitert in 2004 um Zusammenarbeit im Sicherheitsbereich. Verhandlungen zur gegenseitigen Anerkennung von EU-AEO und US-C-TPAT Ende Oktober 2011; Zusammenarbeit im IPR-Bereich. Unterzeichnung einer gemeinsamen Sicherheitserklärung im Rahmen der WCO-Ratssitzung im Juni 2011.

Multilaterale Zusammenarbeit

Beispiele für multilaterale Zollzusammenarbeit führte *Deffaa* an:

- ASEM (Asien-Europa-Treffen) - Handelserleichterungen und Sicherheit der Lieferkette,
- Transitkonvention TIR, EU-EFTA - Abkommen über ein gemeinsames Versandverfahren,
- Weltzollorganisation (WCO) mit den Themenbereichen Sicherheit der Lieferkette, Durchsetzung der Rechte an geistigem Eigentum (IPR), Globally Networked Customs (GNC), Kapazitätsaufbau im Zollbereich.

Ausblick des Referenten

Die internationale Zusammenarbeit und bilaterale Abkommen unterstützen den legalen Handel, minimieren Risiken und fördern die Umsetzung von EU-Standards. Die Aktivitäten der EU konzentrieren sich auf

- die Sicherheit der Lieferkette mit gegenseitiger Anerkennung von Sicherheitsstandards und AEO-Programmen, Förderung der Entwicklung und Umsetzung internationaler Standards, Förderung und Entwicklung von Sicherheitstechnologie im Zollbereich und entsprechenden Standards,
- den Schutz der Bürger einschließlich Durchsetzung der Rechte am Geistigen Eigentum (IPR) und Kampf gegen den Handel mit Drogenausgangsstoffen,
- die Erleichterung des legalen Handels.

Die WCO bezeichnete *Deffaa* als einzigartige Institution zur Weiterentwicklung der Zollmaßnahmen im weiteren Sinne. Die Bedeutung für den Zoll ist weltweit im Steigen. Die WCO werde mehr und mehr zum „Global Player“. Mit diesen Worten beendete er sein Referat und stellte sich den Fragen aus dem Plenum.

Diskussion – Moderation: Prof. Dr. Hans-Michael Wolfgang

Die Teilnehmer an der Diskussion aus dem Plenum befassten sich mit Fragen zum Vortrag von Dr. Deffaa „Internationale Zollkooperation der Europäischen Union“ und zu anderen Themen des Zollrechtstages.

Die Fassung und Fortentwicklung des MCC sei ein juristisches Problem. Die Wirkungen aus dem Lissabon-Vertrag seien mühsam umzuarbeiten. Die Komplexität liege im IT-Bereich, was zu Verzögerungen führe. Die „alte“ Zollkodex-DVO werde nicht mehr fortgeschrieben, Zu diesen Wortmeldungen beantwortete *Dr. Deffaa* entsprechende Fragen.

Dr. Peter Witte machte auf die Gefahr aufmerksam, dass Waren mit Falschdeklaration in der Ausfuhranmeldung, z.B. eine Bombe, ohne rechtzeitig Prüfung bei der Ausfuhr an Bord gehen. Eine Nachbesserung ist geboten - erst Prüfung, dann Überlassung.

Reinhard Fischer, Deutsche Post DHL, stellte die Frage „Welche tatsächlichen Handelsvereinfachungen sind im Warenverkehr vorgesehen?“ Er habe bisher keine Vereinfachung gesehen. *Dr. Deffaa* erwiderte, bei den Sicherheitsüberlegungen ist ein vorsichtiger Umgang mit Handelsvereinfachungen geboten. Notwendig ist ein zuverlässiger

Informationsaustausch und eine entsprechende Datenqualität, bevor die Ware für den Flugverkehr freigegeben wird.

Dr. Wolfgang machte auf eine ungewöhnliche Kontrollverfahrensweise aufmerksam, dass Koreaner vor Absendung der Ware nach Südkorea im deutschen Unternehmen erschienen sind. *Dr. Deffaa* erwiderte, die EU-Kommission habe mit ihnen gesprochen, dass für „Besuche“ im Unternehmen keine Rechtsgrundlage besteht. Die Koreaner haben es konstruktiv zur Kenntnis genommen und ein Erscheinen in Unternehmen nicht mehr weiterverfolgt.

Schlusswort

Prof. Dr. Hans-Michael Wolfgang dankte der Eidgenössischen Zollverwaltung – Rudolf Dietrich, Serge Jumy, OZD Bern, vor Ort Beat Frei und Richard Schärler vom Organisationskomitee - für die Vorbereitung und exzellente Durchführung dieser wundervollen Veranstaltung.

Dank den Referenten, Teilnehmern und Sponsoren für ihre Unterstützung beim Empfang auf Munot und der Firma MIC Datenverarbeitung GmbH für den Gala-Abend in der „Alten Rheinmühle“ in Büsingen, wozu die stellvertretende Bürgermeisterin in ihren Begrüßungsworten zur Geschichte und Wirtschaft auch mit Kuriositäten der deutschen Exklave beigetragen hat.

Der Dank gilt auch den Dolmetschern für den Dienst an zwei Tagen, dem Helferteam unter Leitung von Cornelius von Eichel-Streiber und Sandra Meyer, EFA-Office.

Der 24. Europäische Zollrechtstag findet am 14. und 15. Juni 2012 in Erfurt statt.