

Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr

ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN



*Generaldirektion
Steuern und Zollunion*



*Generaldirektion
Energie und Verkehr*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 29.5.2002
SEK(2002) 632

ARBEITSPAPIER DER KOMMISSION

Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr

Überarbeitete Arbeitsfassung 3
Aktualisiert am 14.01.04

ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr

ZUSAMMENFASSUNG

Dieser Leitfaden soll dazu dienen, den Akteuren des Kurzstreckenseeverkehrs anhand von Fakten die für diesen Sektor geltenden EG-Zollvorschriften zu erläutern, damit sie diese Vorschriften leichter anwenden können

Um die für den Kurzstreckenseeverkehr geltenden Zollvorschriften zu verstehen, muss man wissen, dass zu unterscheiden ist zwischen dem Zollgebiet der EG – in dem die Waren den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft unterliegen – und nicht zum Zollgebiet der EG gehörenden Gebieten, in denen diese Rechtsvorschriften nicht gelten. Werden Waren in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht, finden auf diese Waren gemeinschaftliche und nationale Rechtsvorschriften Anwendung, die finanzielle (Zölle und Abgaben) oder handelspolitische Aspekte (beispielsweise im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik) oder das öffentliche Interesse (Embargos, Markenschutz, Patente usw.) betreffen können.

Dieser Grundsatz gilt für den Seeverkehr genauso wie für den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, er ist unabhängig vom Verkehrsträger.

Die Verbringung von Waren in das Zollgebiet der Gemeinschaft wirkt sich jedoch je nach dem zollrechtlichen Status dieser Waren, d.h. ob es sich um Gemeinschaftswaren (bei denen alle Zollförmlichkeiten erfüllt wurden) oder so genannte Nichtgemeinschaftswaren handelt, unterschiedlich aus. In diesem Leitfaden wird ausführlich erörtert, wie diese Unterscheidung getroffen wird und welche Voraussetzungen für den Nachweis des Gemeinschaftscharakters von Waren erforderlich sind.

Für den Güterverkehr ist es von großer Bedeutung, dass (Gemeinschafts-)Waren, die das Zollgebiet der Gemeinschaft an einem Ort verlassen, um an anderer Stelle wieder in dieses Gebiet verbracht zu werden, den Gemeinschaftscharakter verlieren.

Im Güterkraftverkehr beispielsweise (wo ein Lkw in der Regel im Zollgebiet der Gemeinschaft bleibt) verlässt ein Lkw dieses Gebiet, wenn er die Grenze mit einem Drittland überfährt, auch wenn seine Endbestimmung ein Ort innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft ist.

Verkehrt ein Schiff von einem Gemeinschaftshafen zu einem anderen, verlässt es das Zollgebiet der Gemeinschaft und fährt wieder in dieses Gebiet ein, wenn es in den anderen Hafen einläuft, wo dann die entsprechende Abfertigung erfolgt.

1998 wurde im Kurzstreckenseeverkehr ein neues Konzept eingeführt, der "zugelassene Linienverkehr", bei dem der Gemeinschaftscharakter von Waren, die von diesem Dienst befördert werden, nicht mehr nachgewiesen zu werden braucht. Der zugelassene Linienverkehr ist vergleichbar mit einer Brücke innerhalb der Gemeinschaft, die ein Lkw auf seiner Fahrt überquert, wobei jedoch in diesem Fall das Schiff Lkw und Brücke gleichzeitig ist.

Neben dem zollrechtlichen Status werden im Leitfaden die wesentlichen Grundsätze und Regeln der wichtigsten Zollverfahren erläutert, nämlich des Einfuhrverfahrens, soweit es den Kurzstreckenseeverkehr betrifft, und des Ausfuhrverfahrens.

Weiter geht der Leitfaden ausführlich auf die Verfahren für den Zollgutversand ein, die für bestimmte Waren im Rahmen eines "zugelassenen Linienverkehrs" gelten, unter anderem auf die beiden Vereinfachungsstufen, die im Kurzstreckenseeverkehr in Anspruch genommen werden können.

Der vorliegende Leitfaden beschreibt sowohl die normalen Verfahren als auch die von den Zollbehörden in den einzelnen Mitgliedstaaten angewandten vereinfachten Verfahren. Insgesamt gesehen können durch die vereinfachten Verfahren Zeit, Kosten und Aufwand eingespart werden.

Die Kommission hofft, dass die Betreiber die flexiblen Lösungen nutzen, die ihnen die Zollvorschriften bieten, um ihren persönlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, und begrüßt eine eingehende Diskussion in den Bereichen, wo dies für den Kurzstreckenseeverkehr von Vorteil ist.

Einführung

Kurzstreckenseeverkehr und Zoll: Fakten und Verfahren

Der vorliegende Leitfaden soll zum einen den Akteuren im Kurzstreckenseeverkehr einen Überblick über die verschiedenen, für ihre Tätigkeiten relevanten verfahrenstechnischen Anforderungen der Zolldienste in der Europäischen Union vermitteln und zum anderen als Grundlage für die fachliche Auseinandersetzung mit dem Thema dienen. Bereits seit Jahren äußern die betroffenen Interessengruppen den Eindruck, dass der Kurzstreckenseeverkehr durch die Vielzahl der Zollförmlichkeiten komplizierter, zeitaufwendiger und teurer geworden sei als dies vielleicht anders der Fall gewesen wäre. Nach Auffassung der Europäischen Kommission wurden allerdings bislang die Problemfelder nicht eindeutig genug eingegrenzt, um über geeignete Abhilfemaßnahmen nachdenken zu können.

Daher soll der Leitfaden nicht nur den Akteuren im Kurzstreckenseeverkehr dabei helfen, die für sie geltenden Zollvorschriften zu erfüllen, sondern kann auch als Diskussionsgrundlage für die Auseinandersetzung mit den Problemen der Praxis dienen. Er ist unter diesen Gesichtspunkten zu betrachten; Kommentare zu den verschiedenen Aspekten sind jederzeit willkommen.

Hintergrund

Die Häfen der EG bilden die Trennlinie zwischen dem Zollgebiet der Gemeinschaft und dem Zollgebiet nicht zur Gemeinschaft gehörender Länder, bei deren Überquerung bestimmte Mechanismen wirksam werden, die die Zollbehörden in Aktion treten lassen. Dies zeigt sich bei den Zollkontrollen der Schiffe in den Häfen der Gemeinschaft. Da die Zollbehörden nicht davon ausgehen können, dass ein Schiff, das einen EG-Hafen anläuft, auf seiner Fahrt keinen Hafen eines Drittlandes angelaufen hat, gelten für den Kurzstreckenseeverkehr, bei dem Gemeinschaftswaren, Nichtgemeinschaftswaren oder gemischte Sendungen, die beide Arten von Waren enthalten, für die Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr befördert werden, dieselben Kontrollen wie für die Hochseeschifffahrt.

Allerdings können für die Beförderung im Kurzstreckenseeverkehr gewisse vereinfachte (Kontroll-)verfahren in Anspruch genommen werden. In dem vorliegenden Leitfaden werden sowohl die normalen Verfahren als auch die vereinfachten Verfahren, sowie die Anforderungen für die Inanspruchnahme der letzteren erläutert. Konkret bedeutet dies, dass für einen einmal als Linienverkehr zugelassenen Kurzstreckenseeverkehrsdienst die für die Schiffe dieses Dienstes geltenden Dokumentations- und sonstigen Bedingungen vereinfacht werden können. Hierbei bleibt allerdings immer noch die Frage der unterschiedlichen Zollbehandlung aufgrund des unterschiedlichen Status der Waren und der verschiedenen Vorschriften für deren Beförderung offen. Die verschiedenen Zollbehandlungen und die Voraussetzungen, unter denen sie zur Anwendung kommen, sind recht kompliziert. In einem Diagramm auf Seite 10 sind sie in einer Übersicht zusammengestellt, ausführliche Erläuterungen finden sich in diesem Leitfaden. Ziel dieser Darstellung ist es, ihren Anwendungsbereich zu verdeutlichen und den Akteuren im Kurzstreckenseeverkehr die Informationen an die Hand zu geben, die sie brauchen, um die Auswirkungen der Zollbehandlungen auf ihre Tätigkeit zu bewerten.

Anmerkung

Der vorliegende Leitfaden dient lediglich der Erläuterung. Er beinhaltet keine Stellungnahme der Europäischen Kommission zu Zollrecht und Zollvorschriften innerhalb der EG.

INHALT

Zollrechtlicher Status einer Ware	7
Szenario A: Innergemeinschaftliche Beförderung von Gemeinschaftswaren	14
Szenario B: Verbringung von Nichtgemeinschaftswaren in die EG zur Zollabfertigung und Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr als Gemeinschaftswaren	16
Szenario C: Verbringung von Waren in die EG, wobei die Waren vor der Abfertigung und Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr in eine Freizone verbracht werden	18
Szenario D: Ausfuhr von Waren aus der EG	21
Szenario E: Beförderung von Waren durch das Zollgebiet der EG im Rahmen eines Versandverfahrens	24
Definitionen	42
Anhänge	49

Was ist die Zollunion?

Eines der ersten Ziele, das die sechs Gründungsmitglieder nach der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) 1958 festsetzten, war die Schaffung einer Zollunion, mit der alle Zollabgaben im Handel zwischen diesen Staaten abgeschafft würden.

Die 1968 vollendete Zollunion zeichnet sich vor allem durch zwei Besonderheiten aus, mit denen

- (a) alle Zollabgaben im Handel zwischen den Mitgliedstaaten abgeschafft wurden und
- (b) ein gemeinsamer Zolltarif in Form eines einheitlichen Tarifs für die gesamte EWG für die Einfuhr von Waren aus Drittländern eingeführt wurde.

Eine Reihe von Zollrechtsvorschriften bewirkte eine stärkere Harmonisierung der Verwaltung im Zollbereich bis schließlich 1988 das *einheitliche Verwaltungspapier oder Einheitspapier* eingeführt wurde, das über 100 verschiedene, vorher in den Mitgliedstaaten gültige Formulare ablöste. Dieses Dokument oder die maßgeblichen Abschnitte des Einheitspapiers werden in den für den Kurzstreckenseeverkehr geltenden Zollverfahren verwendet, wobei die Zollbehörden im Einzelfall auch alternative Papiere auf der Grundlage von Handelspapieren akzeptieren.

Die Zollbehörden der Mitgliedstaaten

In jedem Hafen der EG, über den Waren befördert und vom Zoll abgefertigt werden, gibt es mindestens eine Zollstelle. Diese befindet sich zumeist auf dem Hafengelände oder in unmittelbarer Nähe. Die Zollbehörden der EU-Mitgliedstaaten wenden das Zollrecht der Europäischen Union, häufig in nationale Vorschriften umgesetzt und ergänzt, an und geben Auskunft über ihre Zollverfahren und -bestimmungen. Anhang VI enthält eine Liste der Internetseiten, von denen diese Vorschriften abgerufen werden können.

Bevor auf die verschiedenen, für den Kurzstreckenseeverkehr relevanten Zollverfahren eingegangen wird, muss zunächst das Konzept des zollrechtlichen Status einer Ware erläutert werden.

ZOLLRECHTLICHER STATUS EINER WARE

Was ist mit dem zollrechtlichen Status einer Ware gemeint und weshalb ist dieser Status von Bedeutung?

Der zollrechtliche Status einer Ware¹ spielt in Zollangelegenheiten eine wichtige Rolle: Für die Erläuterung der verschiedenen Zollverfahren muss zunächst klar sein, welche Rolle dem Status einer Ware zukommt, der gegebenenfalls nachzuweisen ist.

Waren werden nach ihrem zollrechtlichen Status in zwei Kategorien eingeteilt:

- Gemeinschaftswaren und
- Nichtgemeinschaftswaren.

Gemeinschaftswaren:

- werden vollständig im Zollgebiet der Gemeinschaft gewonnen oder hergestellt oder
- wurden aus nicht zum Zollgebiet der Gemeinschaft gehörenden Ländern oder Gebieten eingeführt und in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt, oder
- wurden im Zollgebiet der Gemeinschaft, entweder aus den unter dem zweiten Bullet genannten Waren oder aus den unter dem ersten und zweiten Bullet genannten Waren, gewonnen oder hergestellt.

Nichtgemeinschaftswaren:

- Andere als die Gemeinschaftswaren einschließlich Waren, die ihren zollrechtlichen Status als Gemeinschaftswaren verloren haben.

Anmerkung: Gemeinschaftswaren, deren Gemeinschaftscharakter auf Verlangen nicht nachgewiesen werden kann, gelten als Nichtgemeinschaftswaren.

Wird bei Waren im freien Verkehr bei Anlaufen eines Hafens immer der Nachweis des Gemeinschaftscharakters verlangt?

Ja, **mit Ausnahme** der Beförderung von Gemeinschaftswaren zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft im Wege eines „zugelassenen Linienverkehrs“ (siehe Anhang I).

Wann kann der Gemeinschaftscharakter von Waren festgestellt werden?

Der Gemeinschaftscharakter von Waren kann (bei Bedarf) festgestellt werden, wenn die Waren

- (1) ohne Querung des Zollgebiets eines Drittlandes aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführt wurden oder
- (2) durch das Zollgebiet eines Drittlandes aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführt und mit einem in einem Mitgliedstaat ausgestellten Einheitspapier befördert wurden oder

¹ Artikel 4 Absätze 6 bis 8 des Zollkodex der Gemeinschaften.

- (3) in einem Drittland über ein anderes Beförderungsmittel als demjenigen, auf das sie ursprünglich verladen wurden, und mit einem neuen Beförderungspapier umgeladen wurden. Dem neuen Beförderungspapier muss eine Kopie des ursprünglichen Beförderungspapiers über die Beförderung vom Abgangsmittgliedstaat in den Bestimmungsmittgliedstaat beigelegt sein.

Sofern diese Voraussetzungen nicht gegeben sind, gelten die Waren als Nichtgemeinschaftswaren.

Wie kann der Gemeinschaftscharakter von Waren nachgewiesen werden?

Der Gemeinschaftscharakter von Waren kann nachgewiesen werden durch²:

- das Versandpapier T2L (Exemplar Nr. 4 des Einheitspapiers);
- das Versandpapier T2LF (Exemplar Nr. 4 des Einheitspapiers für Waren, die aus, nach oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden, in denen die Richtlinie 77/388/EWG (Mehrwertsteuer) keine Anwendung findet³);
- eine Rechnung oder ein Versandpapier, jeweils vorschriftsmäßig ausgestellt, mit ausschließlichem Bezug auf die Gemeinschaftswaren mit Kennzeichnung durch den Code T2L bzw. T2LF, je nach Fall;
- das Manifest einer Schifffahrtsgesellschaft, ordnungsgemäß ausgefüllt und von der zuständigen Stelle mit Sichtvermerk versehen, mit der Kennzeichnung „C“ für Gemeinschaftswaren, „F“ für Waren, die aus, nach oder zwischen Gebieten befördert werden, die nicht zum Steuergebiet der Gemeinschaft gehören, und „N“ für andere Waren (in einem Nichtlinienverkehr);
- das Manifest der Schifffahrtsgesellschaft im Falle der Anwendung eines vereinfachten Versandverfahrens (Stufe 2) mit der Kennzeichnung „C“ für Gemeinschaftswaren;
- der mit der Kennzeichnung "T2L" versehene und vom Zoll mit Sichtvermerk versehene Trennabschnitt eines Carnets TIR oder eines Carnets ATA⁴;
- Zulassungsschilder und Zulassungsscheine von in einem Mitgliedstaat zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen, sofern daraus der Gemeinschaftscharakter eindeutig hervorgeht;
- eine Erklärung über den Gemeinschaftscharakter von Umschließungen, Behältnissen, Verpackungen, Paletten und ähnlichen Ausrüstungsgegenständen, nicht jedoch Behältern, die leer aus einem anderen Mitgliedstaats zurückgesandt werden, sofern kein Zweifel an der Richtigkeit der Erklärung besteht;

² Artikel 5 Absätze 9-12, Anhang II, Übereinkommen; Artikel 314 Buchstabe c Absatz 1, ZK-DVO - Durchführungsvorschriften des Zollkodex der Gemeinschaften.

³ Die Kanalinselfn, die Kanarischen Inseln, die französischen Übersee-Départements: Guadeloupe, Martinique, Guyana und Réunion, Berg Athos, die Åland-Inseln.

⁴ Bei dem Carnet ATA handelt es sich um ein internationales Zolldokument, mit dem die vorübergehende Verwendung für bestimmte Zwecke, z. B. Messen, Ausstellungen und ähnliche Veranstaltungen, als Berufsausrüstung und als Muster gestattet wird.

- eine Erklärung über den Gemeinschaftscharakter von Waren, die von Reisenden mitgeführt werden oder in ihrem Reisegepäck enthalten sind (nicht zu kommerziellen Zwecken bestimmte Waren), sofern kein Zweifel an der Richtigkeit dieser Erklärung besteht;
- das Verwaltungsbegleitpapier (AAD) gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2719/92 für die Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren im freien Verkehr;
- ein T2M-Papier für Erzeugnisse der Seefischerei sowie die aus solchen Erzeugnissen gewonnenen oder hergestellten Waren, die außerhalb der Hoheitsgewässer eines nicht zum Zollgebiet der Gemeinschaft gehörenden Landes oder Gebietes von Schiffen der Gemeinschaft gefangen oder gewonnen wurden;
- die Vermutung des Gemeinschaftscharakters bei Postsendungen (einschließlich Paketen), die von einem Ort zu einem anderen innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden. Werden solche Pakete jedoch aus oder in nicht zum Steuergebiet gehörende Gebiete befördert, so ist auf den Paketen und den Begleitpapieren ein besonderer Aufkleber anzubringen;
- ein Papier zur Bescheinigung des Gemeinschaftscharakters von Gemeinschaftswaren in einer Freizone oder einem Zolllager;
- ein Kontrollexemplar T5 (zu verwenden, wenn eine Ausfuhr aus der Gemeinschaft verboten ist oder wenn sie Beschränkungen oder Ausfuhrzöllen oder anderen Abgaben unterliegt).

Dokumente oder Vorschriften für den Nachweis des Gemeinschaftscharakters können nicht für Waren verwendet werden, für welche (außer bei Ausfuhren in ein EFTA- oder ein Visegrad-Land im Rahmen eines Versandverfahrens) die Ausfuhrförmlichkeiten erfüllt wurden oder die in ein Verfahren der aktiven Veredelung mit Zollrückvergütung übergeführt wurden.

ANMERKUNG: Gemeinschaftswaren, die in das interne gemeinschaftliche Versandverfahren übergeführt werden, behalten ihren Gemeinschaftscharakter.

Die Verwendung des Manifests einer Schifffahrtsgesellschaft als Nachweis des Gemeinschaftscharakters von Waren

Wenn als Nachweis für den Gemeinschaftscharakter von Waren ein Manifest der Schifffahrtsgesellschaft (bei einem „anderen“ Seeverkehrsdienst, siehe A2 auf Seite 11) verwendet wird, muss dieses folgende Angaben enthalten:

- Name und vollständige Anschrift der Schifffahrtsgesellschaft
- Bezeichnung des Schiffes
- Verladehafen und Verladedatum
- Entladehafen

Für jede Sendung:

- Hinweis auf das Konnossement oder ein anderes Handelspapier
- die Anzahl, die Art und die Zeichen und Nummern der Packstücke
- die übliche Warenbezeichnung, die von den Zollbehörden ohne Schwierigkeiten kontrolliert werden kann
- die Rohmasse in Kilogramm
- ggf. die Kennnummer der Behälter
- ggf. die folgenden Einträge für den Status der Waren:
 - Kennbuchstabe „C“ (entspricht T2L) für Waren, deren Gemeinschaftscharakter nachgewiesen werden kann;
 - Kennbuchstabe „F“ (entspricht T2LF) für Waren, deren Gemeinschaftscharakter nachgewiesen werden kann und die aus, nach oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden, in denen die Richtlinie 77/388/EWG keine Anwendung findet
 - Kennbuchstabe „N“ für alle sonstigen Waren.

Auf Antrag der Schifffahrtsgesellschaft bringt die zuständige Behörde auf dem vollständig ausgefüllten und unterzeichneten Manifest ihren Sichtvermerk an.

VEREINFACHTE VERFAHREN

Nachweis des Gemeinschaftscharakters durch einen zugelassenen Versender

Wenn ein Antragsteller bestimmte Voraussetzungen erfüllt, können die Zollbehörden einer als „zugelassener Versender“ bezeichneten Person gestatten, Versandpapiere T2L und Handelspapiere als Nachweisdokumente zu verwenden, ohne dass diese Papiere den zuständigen Zollbehörden zur Anbringung des Sichtvermerks vorzulegen sind (siehe auch S. 27, "Zugelassener Versender").

Nachweis des Gemeinschaftscharakters und Verwendung von elektronischen Schiffsmanifesten

Schifffahrtsgesellschaften, die als zugelassene Versender handeln, kann gestattet werden, das Manifest als Nachweis des Gemeinschaftscharakters von Waren erst spätestens am Tag nach Abgang des Schiffes und auf jeden Fall vor dessen Ankunft im Bestimmungshafen vorzulegen.

1. Die Zulassung wird nur Schifffahrtsgesellschaften erteilt, die alle folgenden Bedingungen erfüllen:
 - für die Übermittlung der Manifestdaten zwischen den Abgangs- und Bestimmungshäfen werden elektronische Datenaustauschsysteme verwendet und

- die Schifffahrtsgesellschaft hat entweder ihren Sitz oder eine Regionalvertretung im Zollgebiet der Gemeinschaft und
- die Schifffahrtsgesellschaft führt eine bedeutende Anzahl regelmäßiger innergemeinschaftlicher Fahrten auf anerkannten Routen durch.

Die Voraussetzungen für die Zulassung als „zugelassener Versender“ sind auf den Seiten 23 und 24 beschrieben.

2. Das Manifest muss vor Verwendung von der Zollbehörde genehmigt worden sein und muss die folgenden Mindestangaben enthalten:

- (1) Name und vollständige Anschrift der Schifffahrtsgesellschaft
- (2) Bezeichnung des Schiffes
- (3) Verladehafen und Verladedatum
- (4) Entladehafen

und für jede Sendung:

- (1) Bezugnahme auf die Ladepapiere (Konnossement) oder ein anderes Handelspapier
- (2) die Anzahl, die Art und die Zeichen und Nummern der Packstücke
- (3) die übliche Warenbezeichnung, die von den Zollbehörden ohne Schwierigkeiten kontrolliert werden kann
- (4) die Rohmasse in Kilogramm
- (5) ggf. die Kennnummer der Behälter

• ggf. die folgenden Einträge für den Status der Waren:

- Kennbuchstabe „C“ (entspricht T2L) für Waren, deren Gemeinschaftscharakter nachgewiesen werden kann;
- Kennbuchstabe „F“ (entspricht T2LF) für Waren, deren Gemeinschaftscharakter nachgewiesen werden kann und die aus, nach oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden, in denen die Richtlinie 77/388/EWG keine Anwendung findet
- Kennbuchstabe „N“ für alle sonstigen Waren.

Auf Anforderung ist den Zollbehörden am Abgangshafen spätestens am Arbeitstag nach Abgang des Schiffes und auf jeden Fall vor dessen Ankunft im Bestimmungshafen ein Ausdruck des Manifests vorzulegen.

3. Den Zollbehörden am Bestimmungshafen ist ein Ausdruck des Manifests vorzulegen.

NORMALE VERFAHREN

Für die Einfuhr in das, die Ausfuhr aus dem und die Durchfuhr von Waren durch das Zollgebiet der EG gelten die normalen Verfahren, die für den gesamten Seeverkehr Gültigkeit haben; Ausnahmeregelungen gelten lediglich für Schifffahrtsgesellschaften, die zur Inanspruchnahme von vereinfachten Verfahren berechtigt sind.

Vereinfachte Verfahren für Einfuhren und Ausfuhren

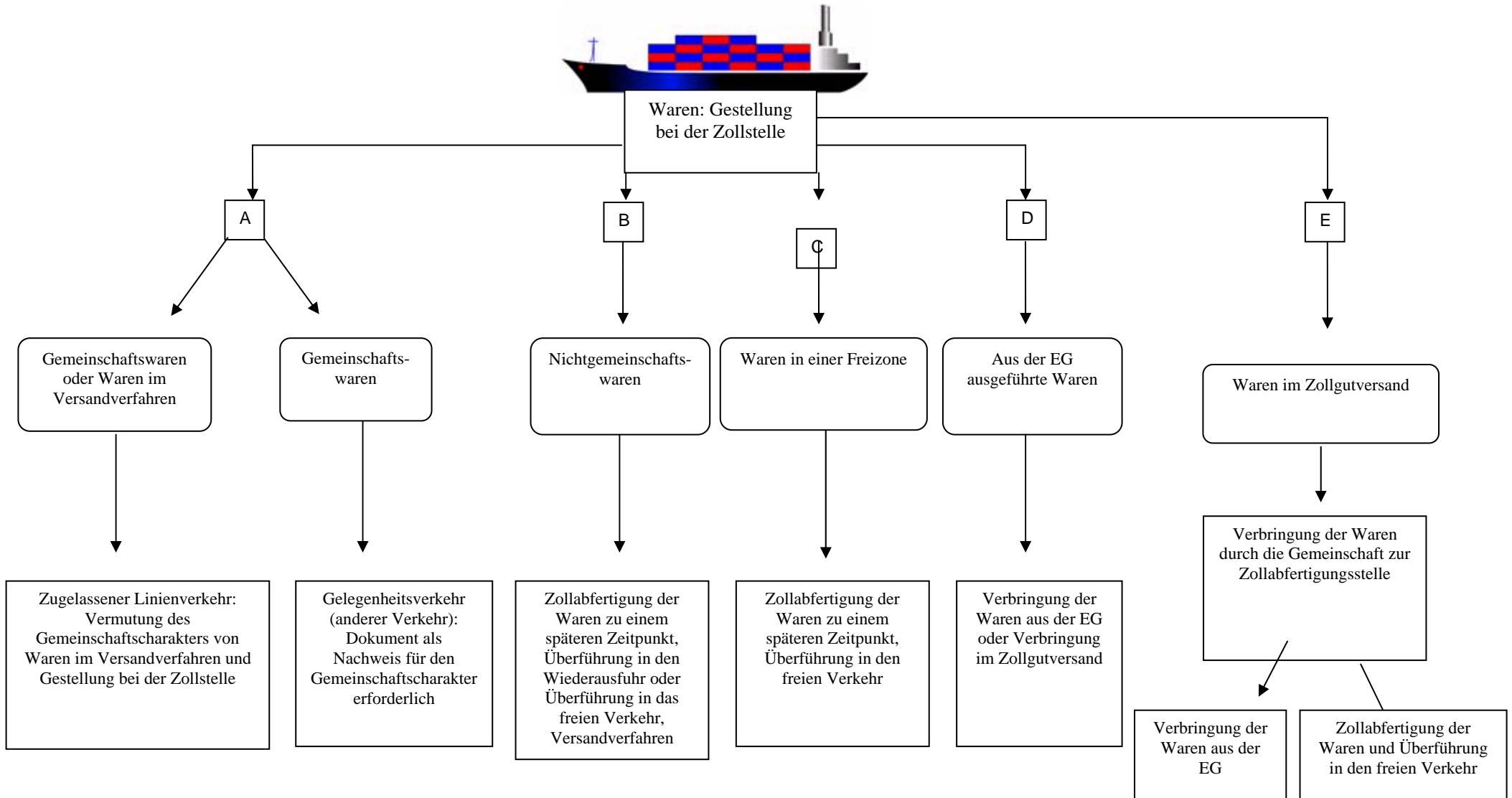
In den Gemeinschaftsvorschriften⁵ zur Vereinfachung von Einfuhren und Ausfuhren wird die Durchführung der Vorschriften den Zollbehörden der Mitgliedstaaten übertragen. Für die Inanspruchnahme der vereinfachten Verfahren ist die Genehmigung der Zollbehörden erforderlich (siehe Anhang II).

Vereinfachte Versandverfahren

Die Genehmigung für die Anwendung von vereinfachten Versandverfahren bei den Zollbehörden kann nur für zugelassene Linienverkehre beantragt werden. Ausführliche Angaben zu den Verfahren enthalten die Seiten 25-34.

⁵ Zollkodex der Gemeinschaften, Artikel 76, und Durchführungsvorschriften, Artikel 253-278.

Ausgewählte Zollverfahren in der EG



SZENARIO A: INNERGEMEINSCHAFTLICHE BEFÖRDERUNG VON GEMEINSCHAFTSWAREN

Für die Zollverfahren werden im Kurzstreckenseeverkehr innerhalb der EG zwei Kategorien von Betreibern unterschieden:

- **A1 - „zugelassener Linienverkehr“.** Für den Betrieb eines „zugelassenen Linienverkehrs“ benötigt die Schifffahrtsgesellschaft eine Bewilligung der zuständigen Zollbehörde. Die genauen Zulassungsbedingungen sind in Anhang I aufgeführt. Schifffahrtsgesellschaften, die einen „zugelassenen Linienverkehr“ betreiben, müssen den Gemeinschaftscharakter der von ihnen beförderten Waren nicht mehr nachweisen, **es sei denn die Zollbehörden weisen das Gegenteil nach⁶.**
- **A2 – Gelegenheitsverkehre.** Wenn ein Dienstleistungsanbieter die Voraussetzungen für den Betrieb eines „zugelassenen Linienverkehrs“ nicht erfüllt oder diese Zulassung nicht beantragt, wird dieser Dienst als „anderer“ Seeverkehrsdienst eingestuft. Der Gemeinschaftscharakter von beförderten Waren muss hier in jedem Einzelfall nachgewiesen werden.

DAS VERFAHREN

„Zugelassener Linienverkehr“

Ein „zugelassener Linienverkehr“ funktioniert in der Praxis wie eine Brücke, über die Waren zwischen Häfen innerhalb der EG befördert werden. Der Gemeinschaftscharakter von Waren, die im „zugelassenen Linienverkehr“ befördert werden, braucht nicht nachgewiesen zu werden.

Sofern im Linienverkehr allerdings auch Waren mit Versandanmeldung T1 (externes gemeinschaftliches Versandverfahren) oder T2F (internes gemeinschaftliches Versandverfahren) befördert werden, müssen die betreffenden Waren bei der Abgangszollstelle bzw. dem zugelassenen Empfänger gestellt werden (siehe Seiten 27-28). Eine Liste der Zollstellen für das gemeinschaftliche Versandverfahren finden Sie unter: http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/dds/en/csrdhome.htm.

„Andere“ Seeverkehrsdienste

Gestellung

Alle „anderen“ Seeverkehrsdienste, die Gemeinschaftswaren befördern, müssen bei Ankunft in einem Gemeinschaftshafen den Zollbehörden in der vorgeschriebenen Form Informationen über das Eintreffen der Waren vorlegen⁷.

⁶ Im Rahmen des zugelassenen Linienverkehrs können Nichtgemeinschaftswaren oder Gemeinschaftswaren auch aus, nach oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden, in denen die Richtlinie 77/388/EWG keine Anwendung findet. In diesem Fall muss eine Versandanmeldung T1 oder T2F ausgestellt und eine Sicherheit geleistet werden, wenn das normale Versandverfahren anwendbar ist.

⁷ Artikel 37-57 des Zollkodex der Gemeinschaften.

Waren, die in einem Gemeinschaftshafen eintreffen, müssen an einem zollrechtlich zugelassenen Lösch- und Ladeplatz angelandet und den Zollbehörden gestellt werden. Die Gestellung erfolgt durch:

- die Person, welche die Waren in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht hat, oder
- die Person, die ggf. die Beförderung der Waren nach dem Verbringen übernimmt.

Auskunft über die zugelassenen Lösch- und Ladeplätze erteilen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten⁸.

Summarische Anmeldung

Bei Szenario B, wie nachstehend beschrieben, müssen die Waren mit einer summarischen Anmeldung gestellt werden.

Kann auf die Gestellung verzichtet werden?

Nein.

Abladen und Verwahrung von Waren

Die Waren dürfen nur nach Gestellung, Abgabe einer summarischen Anmeldung und mit Zustimmung der Zollbehörden an den von diesen zugelassenen Orten vom Schiff abgeladen werden. Auskunft über die zugelassenen Orte erteilen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten. Im Fall einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr dürfen Waren auch ohne Zustimmung der Zollbehörden abgeladen werden. In diesem Fall sind die Zollbehörden allerdings unverzüglich zu unterrichten. Die Zollbehörden können auch jederzeit ein Abladen der Waren verlangen, um die Waren zu prüfen.

⁸ Artikel 182-189 der Durchführungsvorschriften des Zollkodex der Gemeinschaften.

SZENARIO B:

VERBRINGUNG VON NICHTGEMEINSCHAFTSWAREN IN DIE EG ZUR ZOLLABFERTIGUNG UND ÜBERFÜHRUNG IN DEN ZOLLRECHTLICH FREIEN VERKEHR ALS GEMEINSCHAFTSWAREN

DAS VERFAHREN

Gestellung und summarische Anmeldung

Die Gestellung wird genauso durchgeführt wie bei Szenario A oben. Für die summarische Anmeldung gelten folgende Vorschriften:

Summarische Anmeldung

Bei der Gestellung der Waren muss eine „summarische Anmeldung“ abgegeben werden, welche die zum Erkennen der Waren erforderlichen Angaben enthält. Die summarische Anmeldung erfolgt üblicherweise bei derselben Zollstelle wie die Gestellung. Die Anmeldung muss vorgenommen werden von:

- der Person, welche die Waren in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht hat, oder
- der Person, die die Beförderung der Waren nach dem Verbringen übernimmt, oder
- der Schifffahrtsgesellschaft oder
- dem Vertreter einer der vorgenannten Personen.

Die Zollbehörden können Handelspapiere oder per EDV erstellte Aufzeichnungen zulassen, welche die erforderlichen Angaben enthalten. U. a. sind folgende Handelspapiere zulässig:

- Ladepapiere (Konnossemente)
- Manifeste für Behälter
- Ladelisten
- Manifeste und
- Sendungsaufzeichnungen (die auf Datenverarbeitungsanlagen zur Bestandsaufzeichnung erstellt werden).

Vorab sollte mit der Zollstelle am Abladeort geklärt werden, welche Handelspapiere akzeptiert werden.

Üblicherweise werden Gestellung und summarische Anmeldung zusammen durchgeführt. Wenn die Förmlichkeiten für den Erhalt einer zollrechtlichen Bestimmung der Waren (z. B. Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr, Überführung in ein Nichterhebungsverfahren, Vernichtung oder Zerstörung, Wiederausfuhr) noch vor der vorgeschriebenen summarischen Anmeldung abgeschlossen sind, können die Zollbehörden auf die Abgabe einer summarischen Anmeldung verzichten. Im Einzelfall ist nach Absprache mit der Zollstelle am Abladeort zu klären, ob ein Verzicht möglich ist.

Ist Leichterung erlaubt?

Ja. Wenn Fracht auf hoher See zur Anlandung von einem einführenden Schiff auf kleinere Schiffe, z. B. Barge, umgeladen werden muss, können die Zollbehörden die Genehmigung hierfür erteilen. Im Einzelfall ist die Vorgehensweise für den Transport der Waren zu einem zugelassenen Lösch- und Ladeplatz in Absprache mit der Zollstelle am Abladeort zu klären. Bedingungen und Streckenführung für die Waren werden von den Zollbehörden festgesetzt.

Bestehen Einschränkungen für die Beförderung der Waren nach dem Abladen?

Ja. Nach der Gestellung und der Abgabe der summarischen Anmeldung haben die gestellten Waren bis zum Erhalt der zollrechtlichen Bestimmung (z. B. Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr) die Rechtsstellung von Waren in vorübergehender Verwahrung. Die vorübergehend verwahrten Waren dürfen ohne Genehmigung der Zollbehörden nicht entfernt, geöffnet oder untersucht werden und dürfen nur solchen Behandlungen unterzogen werden, die zu ihrer Erhaltung erforderlich sind. Sie dürfen ausschließlich an den von den Zollbehörden zugelassenen Orten gelagert werden, die als „Verwahrungslager“ bezeichnet werden.

Bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen können Lösch- und Ladeplätze sowie Durchfuhrschuppen als Verwahrungslager zugelassen werden. Auskunft über die genauen Voraussetzungen hierfür erteilen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten.

SZENARIO C:

VERBRINGUNG VON WAREN IN DIE EG, WOBEI DIE WAREN VOR DER ABFERTIGUNG UND ÜBERFÜHRUNG IN DEN ZOLLRECHTLICH FREIEN VERKEHR IN EINE FREIZONE VERBRACHT WERDEN

Was ist eine Freizone?

Eine Freizone ist ein zum Zollgebiet der Gemeinschaft gehöriger Sonderbereich, in dem:

- Nichtgemeinschaftswaren für die Erhebung der Einfuhrabgaben und Anwendung der handelspolitischen Maßnahmen bei der Einfuhr als nicht im Zollgebiet der Gemeinschaft befindlich angesehen werden, sofern sie nicht in den zollrechtlich freien Verkehr oder ein anderes Zollverfahren übergeführt werden, aus dem eine Zollschuld entsteht, oder innerhalb der Zone verwendet oder verbraucht werden. Die Zahlung der Mehrwertsteuer wird für die Dauer des Aufenthalts in der Freizone ausgesetzt, die Lieferung von Waren und Dienstleistungen in die Zone ist jedoch generell mehrwertsteuerpflichtig.
- für bestimmte Gemeinschaftswaren aufgrund des Verbringens in die Freizone bereits vor ihrer körperlichen Ausfuhr die Maßnahmen anwendbar werden, die grundsätzlich an die Ausfuhr der betreffenden Waren anknüpfen (z. B. Ausfuhrerstattungen, Rückzahlungen oder Erlass der Zollabgaben).

Welche Arten von Freizonen gibt es?

Freizonen unterscheiden sich hinsichtlich der Art ihrer Überwachung durch die Zollbehörden. Grundsätzlich können Freizonen auf zwei Arten überwacht werden⁹:

- Bei umschlossenen Freizonen erfolgt die Überwachung grundsätzlich durch eine physische Begrenzung durch Einzäunung. In diesem Fall gilt die Freizone als Freizone vom „Kontrolltyp I“.
- Bei offenen Freizonen wird die Überwachung grundsätzlich gemäß den Anforderungen des Zolllagerverfahrens durchgeführt. In diesem Fall gilt die Freizone als Freizone vom „Kontrolltyp II“.

Welche Waren können in eine Freizone verbracht werden?

Grundsätzlich können, unbeschadet der für andere Bereiche geltenden Rechtsvorschriften (z. B. Ausschluss von Waren, für die aus Sicherheitsgründen Beschränkungen gelten usw.) alle Arten von Waren, unabhängig von Kategorie, Qualität oder Ursprung der Waren, in einer Freizone gelagert werden. Darüber hinaus können die Zollbehörden verlangen, dass Waren, die eine Gefahr darstellen, andere Waren (be)schädigen können oder aus anderen Gründen besondere Einrichtungen benötigen, in besonders ausgestatteten Räumlichkeiten gelagert werden.

⁹ Artikel 166 -181 des Zollkodex und Artikel 799-814 der Durchführungsvorschriften des Zollkodex der Gemeinschaften. Eine Liste der Freizonen enthält ABl. C 50/2002.

DAS VERFAHREN

Verbringen von Waren in Freizonen

Kontrolltyp I: In eine Freizone vom „Kontrolltyp I“ werden Waren grundsätzlich aufgrund ihrer körperlichen Verbringung in die Zone direkt aus einem Drittland von See verbracht. Im Allgemeinen sind Waren beim Verbringen in eine Freizone vom Kontrolltyp I weder den Zollbehörden zu stellen noch ist eine Zollanmeldung abzugeben.

Kontrolltyp II: Für Waren, die in eine Freizone vom „Kontrolltyp II“ verbracht werden sollen, besteht Gestellungspflicht (einschließlich Abgabe einer summarischen Anmeldung) und es ist eine Zollanmeldung erforderlich. Die Waren gelten nicht allein Kraft ihrer körperlichen Verbringung in die Freizone vom Kontrolltyp II als Waren der Freizone.

Verfahren in Freizonen

Kontrolltyp I: Für Waren, die in eine Freizone vom Kontrolltyp I verbracht werden, wird eine Dokumentation in einer von den Zollbehörden zugelassenen „Bestandsaufzeichnung“ verlangt. Die Bestandsaufzeichnung muss den Zollbehörden ermöglichen, die Waren festzustellen und muss Warenbewegungen erkennen lassen. Sie muss zu diesem Zweck spezifische Angaben wie die Bezeichnung der Waren, Menge, Hinweise auf Frachtpapiere enthalten.

Im Falle der Umladung von Waren innerhalb einer Freizone müssen diese nicht in die Bestandsaufzeichnung aufgenommen werden. Allerdings müssen die entsprechenden Papiere zur Verfügung der Zollbehörden gehalten werden.

Kontrolltyp II: Waren, die in eine Freizone vom Kontrolltyp II verbracht werden, müssen ebenfalls in die „Bestandsaufzeichnung“ aufgenommen werden, die den Zollbehörden ermöglicht, die Waren festzustellen und die die Warenbewegungen erkennen lässt. Hierbei werden allerdings sehr viel detailliertere Angaben verlangt als bei Kontrolltyp I, da die gesamte zollamtliche Überprüfung auf der Grundlage dieser Aufzeichnung erfolgt. Die Bestandsaufzeichnung muss daher u. a. folgende Angaben enthalten:

- Einzelheiten der Zollanmeldung
- Angaben über den Übergang in eine andere zollrechtliche Bestimmung oder
- Angaben über das vorübergehende Entfernen aus der Freizone usw.

Ausgang von Waren aus Freizonen

Beim Ausgang von Waren mit der Absicht der Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr gilt das gleiche Verfahren wie bei Szenario B. Wenn die Waren in ein gemeinschaftliches Versandverfahren übergeführt werden, gilt das gleiche Verfahren wie bei Szenario E. Allerdings wird in bestimmten Fällen für die Wiederausfuhr von Nichtgemeinschaftswaren aus einer Freizone keine Zollanmeldung verlangt. In diesen Fällen genügt die vorherige Unterrichtung der Zollbehörden. Bei der Wiederausfuhr von nicht abgeladenen oder umgeladenen Nichtgemeinschaftswaren müssen die Zollbehörden nicht unterrichtet werden. Für die Ausfuhr von Gemeinschaftswaren aus einer Freizone gilt das gleiche Verfahren wie bei Szenario D.

SZENARIO D:

AUSFUHR VON WAREN AUS DER EG

Wann wird eine Ausfuhranmeldung verlangt?

Eine Ausfuhranmeldung ist für Gemeinschaftswaren abzugeben, die in nicht zum Zollgebiet der EG gehörende Länder oder in einen Teil des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden, in dem die Richtlinie 77/388/EWG (Mehrwertsteuer) keine Anwendung findet.

Die Ausfuhranmeldung wird verwendet für

- die Zahlung von Ausfuhrabgaben,
- die Prüfung der Anwendbarkeit von Ausfuhrerstattungen,
- die Rückzahlung oder den Erlass bestimmter Steuern wie der Mehrwertsteuer,
- die Überprüfung der Bewegungen von Waren, die lizenzpflichtig oder verboten sind oder Einschränkungen unterliegen, und
- die Erstellung von amtlichen Handelsstatistiken.

Was ist der Unterschied zwischen Ausfuhrzollstelle und Ausgangszollstelle?

Eine **Ausfuhrzollstelle** ist eine Zollstelle, bei der die Ausfuhranmeldung vorgelegt wird. Eine **Ausgangszollstelle** für im Seeverkehr beförderte Waren ist die letzte Zollstelle vor dem Ausgang der Waren aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft. Im Falle eines durchgehenden Beförderungsvertrags ist jedoch die Ausgangszollstelle die für den Ort zuständige Zollstelle, an dem die Schifffahrtsgesellschaft die Waren im Rahmen eines durchgehenden Beförderungsvertrags zur Beförderung in ein Drittland übernimmt. . Eine Zollstelle kann sowohl Ausfuhrzollstelle als auch Ausgangszollstelle sein.

NORMALES VERFAHREN UND VEREINFACHTE VERFAHREN

Wie bei der Einfuhr von Waren oder der Beförderung von Waren von einem EU-Mitgliedstaat in einen anderen gelten auch für die Ausfuhr von Waren normale und vereinfachte Verfahren, die unter bestimmten Bedingungen anwendbar sind (vereinfachte Verfahren siehe Anhang II).

Das normale Verfahren

Die Gestellung der Waren, der Ausfuhranmeldung und, soweit erforderlich, der Ausfuhrgenehmigung oder des Ausfuhrzertifikats sind vom Anmelder bei der Ausfuhrzollstelle vorzunehmen, die für den Ort zuständig ist,

- an dem der Ausführer ansässig ist oder
- an dem die Waren zur Ausfuhr verpackt oder verladen werden.

Ausnahmeregelungen sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig. Beispiele hierfür:

- eine Vertragsänderung und
- eine Umleitung der Waren vom ursprünglichen Bestimmungsort.

Wenn eine Zollstelle zum Zeitpunkt der Ausfuhr geschlossen ist, so ist dies **kein** annehmbarer Grund für die Abgabe der Ausfuhranmeldung bei einer anderen Stelle.

Die Zollstelle, bei der die Gestellung der Waren vorgenommen und der Ausfuhrerklärung vorgenommen wurde, gibt die Waren mit der Maßgabe zur Ausfuhr frei, dass die Waren das Zollgebiet der Gemeinschaft in dem Zustand verlassen, in dem sie sich im Zeitpunkt der Annahme der Anmeldung befunden haben. Abschließend erfolgt die Gestellung der Waren und des Exemplars Nr. 3 der Ausfuhranmeldung bei der für den Ausgangshafen zuständigen Zollstelle, die sich davon überzeugt, dass die gestellten Waren den angemeldeten Waren entsprechen und die ihren körperlichen Abgang überwacht.

Die Zollbehörden einzelner Mitgliedstaaten verwenden für die Zollanmeldung auch elektronische Systeme. Auskunft hierüber erteilen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten.

Für die Inanspruchnahme von Ausfuhrerstattungen muss:

- die Ausfuhranmeldung bei der für den Ort, an dem die Waren für die Ausfuhrverschiebung geladen werden sollen zuständigen Zollstelle abgegeben werden und
- diese Zollstelle mindestens 24 Stunden vor Beginn des Verladevorgangs unterrichtet und die voraussichtliche Dauer des Verladevorgangs angegeben werden, es sei denn die Zollbehörden setzen eine andere zeitliche Frist fest.

In diesem Fall ist der Verladeort:

- bei Waren, die in Behältern ausgeführt werden, der Ort, an dem die Waren in die Behälter verladen werden,
- bei Waren, die als Massengut, in Säcken, Kartons, Kisten, Flaschen usw. ausgeführt werden, der Ort, an dem das Beförderungsmittel, das das Zollgebiet der Gemeinschaft verlässt, beladen wird.

Welche Bedeutung hat das Annahmedatum der Ausfuhranmeldung?

Das Gültigkeitsdatum des Ausfuhrverfahrens ist das Datum der Annahme der abgegebenen Ausfuhranmeldung durch die Zollbehörden. Die Waren dürfen erst vom Gestellungsort entfernt werden, wenn sie endgültig von den Zollbehörden freigegeben wurden. Die Waren bleiben so lange unter der Überwachung der Zollbehörden, bis sie das Zollgebiet der Gemeinschaft verlassen. **Das Annahmedatum ist insofern von Bedeutung, als es sich auf Ausfuhrabgaben oder -erstattungen oder auf Lizenzforderungen auswirken kann.**

Welches Verfahren gilt für Ausfuhren, die über einen anderen Mitgliedstaat aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht werden?

Bei der Anmeldung von Waren, die ohne Nachweis über die Annahme der Ausfuhranmeldung durch die zuständige Ausfuhrzollstelle an einer Ausgangszollstelle eines Mitgliedstaates eintreffen, ist mit Verzögerungen zu rechnen. Sofern hierfür keine ordnungsgemäße Begründung vorliegt, müssen die Ausfuhrförmlichkeiten bei der zuständigen Ausfuhrzollstelle abgewickelt werden. Dies bedeutet, dass die Waren zur Gestellung zu dieser Zollstelle zurückverbracht werden müssen.

Wenn Waren in einem Mitgliedstaat zur Ausfuhr angemeldet werden, der Ausgang aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft jedoch über einen anderen Mitgliedstaat erfolgt, muss in der

Regel ein Exemplar Nr. 3 des Einheitspapiers die Waren zur Ausgangszollstelle begleiten (um anzuzeigen, dass die Zollförmlichkeiten für die Sendung bereits im Ausfuhrland durchgeführt wurden).

Wenn allerdings Waren, die auf dem Seeweg ausgeführt werden, von der Schifffahrtsgesellschaft im Rahmen eines durchgehenden Beförderungsvertrags übernommen werden, ist die für den Ort der Übernahme zuständige Zollstelle zugleich auch die Ausgangszollstelle.

Das Exemplar Nr. 3 des Einheitspapiers muss die Waren nur bis zur Ausgangszollstelle begleiten. Das Frachtpapier (z. B. die normale Versandanzeige oder das Manifest) wird von der Ausgangszollstelle mit dem roten Stempelabdruck „EXPORT“ versehen. Dieser Stempelabdruck dient als Nachweis gegenüber den Zollbehörden, dass die Waren zur Ausfuhr angemeldet wurden. Darüber hinaus dient er als handelsrechtlicher Nachweis, dass die Waren aus der Gemeinschaft ausgeführt wurden.

Ausfuhr von Waren im Rahmen des gemeinschaftlichen Versandverfahrens

In Fällen, in denen für die Ausfuhr von Waren ein Versandverfahren angewandt werden muss, das die gesamte Gemeinschaft erfasst, muss die Abgangszollstelle **alle** Exemplare des Versandpapiers mit dem roten Stempelabdruck „EXPORT“ versehen. Im Anschluss hieran wird auch das Exemplar Nr. 3 des Einheitspapiers mit dem Stempelabdruck versehen und der Person, die die Gestellung der Waren durchführt übergeben.

Anmerkung: Dokumente oder Vorschriften für den Nachweis des Gemeinschaftscharakters können nicht für Waren verwendet werden, für welche (außer bei Ausfuhr in ein EFTA- oder ein Visegrad-Land im Rahmen eines T2-Versandverfahrens) die Ausfuhrförmlichkeiten erfüllt wurden oder die in ein Verfahren der aktiven Veredelung mit Zollrückvergütung übergeführt wurden¹⁰.

Ausfuhrverbot oder Ausfuhrbeschränkung für bestimmte Waren

Für bestimmte Waren bestehen Ausfuhrverbote oder Ausfuhrbeschränkungen. Auskunft hierüber erteilen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten.

¹⁰ Unveränderte Waren, die Zollförmlichkeiten für die Ausfuhr in Drittländer durchlaufen haben, um mit Blick auf den Erhalt einer Rückzahlung oder Erstattung der Zollgebühr das Verfahren der aktiven Veredelung zu erledigen.

SZENARIO E:

BEFÖRDERUNG VON WAREN DURCH DAS ZOLLGEBIET DER EG IM RAHMEN EINES VERSANDVERFAHRENS ODER EINES ANDEREN NICHTERHEBUNGSVERFAHRENS

Nichtgemeinschaftswaren, die an einer Eingangszollstelle eintreffen, jedoch zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr an einer anderen Stelle bestimmt sind, müssen in ein *Versandverfahren* übergeführt werden.

Welche Funktion hat das Versandverfahren?

Das Versandverfahren ist für Transportunternehmen und Einführer ein wichtiges zollrechtliches Instrument, mit dem sie Waren durch ein bestimmtes Zollgebiet durchführen können, ohne dass hierfür die normalerweise zu zahlenden Abgaben zu entrichten sind oder handelspolitische Maßnahmen Anwendung finden, wenn die Waren in das betreffende Zollgebiet verbracht werden oder dieses verlassen¹¹ („reine Durchfuhr“). Gegenüber den ansonsten geltenden Bestimmungen, nach denen an den Grenzen aufeinander folgender Zollgebiete Einfuhr- und sonstige Abgaben entrichtet werden müssen, die dann beim Verlassen des jeweiligen Zollgebiets wieder erstattet werden, ist das Versandverfahren ein verwaltungstechnisch einfaches und wirtschaftlicheres Verfahren zur Beförderung von Waren durch Zollgebiete.

Es ermöglicht auch die Verbringung von Waren an einen Ort innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft, an dem die Zollabfertigungsförmlichkeiten (zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr als Gemeinschaftswaren) vorgenommen werden (innerhalb eines Landes oder in einem begrenzten geografischen Gebiet). Dieses Verfahren ist für die Gemeinschaft, die ein Zollgebiet, aber eine Vielzahl von Steuergebieten umfasst, von besonderem Interesse. Im Versandverfahren können Waren vom Ort des Eintritts in die Gemeinschaft zum Anmeldeort in dem Land verbracht werden, in dem die zollrechtlichen und die lokalen steuerlichen Pflichten erfüllt werden.

Neben diesen beiden wichtigen Funktionen dient das Versandverfahren auch dem Transfer von Waren, die aus einem Teil des Zollgebiets der Gemeinschaft in einen anderen verbracht werden, um in ein anderes Nichterhebungsverfahren übergeführt oder aus einem solchen entlassen zu werden (wobei jedoch alternative Versandverfahren existieren).

Die Vorschriften des Versandverfahrens gelten solange, bis die Waren an einer zugelassenen *Bestimmungszollstelle* (oder bei einem zugelassenen Empfänger) eintreffen. Die Waren können in das *gemeinschaftliche Versandverfahren* übergeführt werden, wenn sie in die Gemeinschaft verbracht werden, oder in ein *internationales Versandverfahren*, bevor sie in die Gemeinschaft verbracht werden.

WELCHE VERSANDVERFAHREN GIBT ES IN DER EG?

Transports Internationaux Routiers (TIR)

Nach den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft kann das TIR-System innerhalb der Gemeinschaft nur für Durchfuhren angewandt werden, die

- außerhalb der Gemeinschaft beginnen und/oder enden

¹¹ Siehe oben.

- oder Warensendungen betreffen, die innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft abgeladen werden müssen und die zusammen mit Waren befördert werden, die zur Abladung in einem Drittland bestimmt sind
- oder zwischen zwei Orten in der Gemeinschaft durch das Gebiet eines Drittlandes erfolgen. Da die Routen im Kurzstreckenseeverkehr vielfach Bestandteil von multimodalen Haus-zu-Haus-Diensten sind, wird das TIR-Verfahren in der Branche häufig angewandt. Das TIR-Verfahren schreibt die Ausstellung von Carnets TIR vor, die das Verbringen von Waren in zollverschlossenen Straßenfahrzeugen oder Behältern durch ein oder mehrere Länder auf dem Weg zu ihrem Bestimmungsort mit minimalen Zollförmlichkeiten ermöglichen.

Die Vorschriften zur Abgabe von Ausfuhrerklärungen auf dem Einheitspapier werden durch die TIR-Bestimmungen nicht berührt.

Das Carnet TIR ist sowohl ein Zolldokument als auch eine Sicherheit. Jedes Carnet TIR ist mit einer eigenen Nummer versehen. Das Carnet TIR umfasst 4, 6, 14 oder 20 Abschnitte entsprechend der Anzahl der Länder, durch die die Durchfuhr erfolgen kann (einschließlich Abgangs- und Bestimmungsland). Ein Carnet mit 6 Abschnitten wäre demnach für die Durchfuhr durch bis zu 3 Länder gültig.

Jedes einzelne Carnet TIR ist nur für einen TIR-Vorgang gültig, sobald der betreffende TIR-Vorgang abgeschlossen ist, händigt die Zollstelle am Bestimmungsort der Waren das Carnet TIR dem Fahrer mit dem vorgeschriebenen Sichtvermerk aus.

Verwendung eines Carnet TIR als Nachweis für den Gemeinschaftscharakter von Waren

Wenn Gemeinschaftswaren mit einem Carnet TIR befördert werden, trägt der Anmelder in allen zutreffenden Abschnitten des Carnet im hierfür vorgesehenen Feld der Warenbeschreibung die Kennzeichnung "T2L" ein und versieht diese mit seiner Unterschrift. Der Anmelder legt das Carnet den zuständigen Behörden zur Anbringung des Sichtvermerks vor.

In Fällen, in denen mit einem Carnet TIR sowohl Gemeinschaftswaren als auch Nichtgemeinschaftswaren befördert werden, sind beide Warengruppen gesondert auszuweisen, wobei nur die Gemeinschaftswaren mit der Kennzeichnung "T2L" versehen werden dürfen.

Gemeinschaftliches Versandverfahren

Das gemeinschaftliche Versandverfahren gilt nur für die Verbringung von Waren **innerhalb** der Gemeinschaft¹². Es ist das am häufigsten angewandte Versandverfahren innerhalb der Gemeinschaft.

Bei dem gemeinschaftlichen Versandverfahren handelt es sich um ein Nichterhebungsverfahren, mit dem Nichtgemeinschaftswaren innerhalb der Gemeinschaft von einem Ort zu einem anderen verbracht werden und Waren, deren Gemeinschaftscharakter nachgewiesen werden kann und die aus, nach oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft, in denen die Richtlinie 77/388/EWG (Mehrwertsteuer) keine Anwendung findet, befördert werden können.

¹² und mit Ausnahmen nach Andorra und San Marino.

Das gemeinschaftliche Versandverfahren wird von den Zollverwaltungen der einzelnen Mitgliedstaaten über ein Netz von Zollstellen verwaltet, die als Abgangszollstellen, Bürgschaftszollstellen, Durchgangszollstellen und Bestimmungszollstellen bezeichnet werden.

Das gemeinschaftliche Versandverfahren beginnt an der Abgangszollstelle und endet mit der Gestellung der Waren und der Versandanmeldung¹³ bei der Bestimmungsstelle (oder bei einem zugelassenen Empfänger). Über die Zollbehörden wird ein mit amtlichem Eingangsstempel versehenes Exemplar der Versandanmeldung an die Abgangsstelle (oder eine Zentralstelle im Abgangsmitgliedstaat) zurückgeschickt. Mit Eingang dieses Exemplars endet für die Zollbehörden im Abgangsmitgliedstaat die Versandanmeldung und die Haftung des Hauptverpflichteten, sofern keine Unregelmäßigkeiten festgestellt werden.

¹³ Der Begriff „Versandanmeldung“ hat zwei Bedeutungen: Er bezeichnet erstens den Vorgang, mit dem eine Person in der vorgeschriebenen Form den Wunsch äußert, Waren in das Versandverfahren zu überführen, und zweitens das Dokument/die Dokumente für die Versandanmeldung, d. h. die „Exemplare der Versandanmeldung“.

Im Kurzstreckenseeverkehr kann gegebenenfalls das gemeinschaftliche Versandverfahren nach dem normalen Verfahren durchgeführt werden. Es besteht allerdings auch die Möglichkeit zur Anwendung von vereinfachten Versandverfahren (siehe Anhang III).

Wann ist das gemeinschaftliche Versandverfahren obligatorisch?

Das gemeinschaftliche Versandverfahren ist zwingend vorgeschrieben für:

- Nichtgemeinschaftswaren, die nicht in den zollrechtlich freien Verkehr oder ein anderes zollrechtliches Verfahren übergeführt werden, das die Verbringung innerhalb der Gemeinschaft gestattet (T1-Verfahren), und
- Gemeinschaftswaren, wenn diese:
 - aus, nach oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden, in denen die Richtlinie 77/388/EWG (Mehrwertsteuer) keine Anwendung findet („T2F-Verfahren“).

Gemeinsames Versandverfahren¹⁴

Das dem gemeinschaftlichen Versandverfahren sehr ähnliche gemeinsame Versandverfahren findet Anwendung bei der Durchfuhr von Waren zwischen den **15 Mitgliedstaaten der EU, den EFTA-Ländern und den Visegrad-Ländern**¹⁵. Es kann von Akteuren der Wirtschaft angewandt werden, um die Verbringung von Waren von einer Vertragspartei zu einer anderen zu erleichtern. Eine **Verpflichtung hierzu besteht jedoch nicht**. (Siehe Anhang IV).

Findet das gemeinschaftliche Versandverfahren Anwendung auf Gemeinschaftswaren, die im Rahmen einer Gemeinschaftsmaßnahme befördert werden, die ihre Ausfuhr in ein EFTA-Land oder ein Drittland über das Gebiet eines EFTA-Landes beinhaltet, z. B. Waren, die unter die gemeinsame Agrarpolitik (GAP) fallen, so sind sie in das „T1-Verfahren“ überzuführen.

Hierbei ist zu beachten, dass es im Rahmen des gemeinsamen Versandverfahrens weder den „zugelassenen Linienverkehr“ noch vereinfachte Versandverfahren für den Seeverkehr gibt.

Was ist das normale gemeinsame Versandverfahren?

Dieses Verfahren ist von Beteiligten anzuwenden, über die noch keine Unterlagen vorliegen, die nicht die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren erfüllen oder die das Versandverfahren nur gelegentlich nutzen. Das normale Versandverfahren umfasst:

- die Gestellung der Waren zur Überprüfung durch die Zollbehörden bei Abgabe der Versandanmeldung;
- die Gestellung der Waren und der Begleitpapiere bei einer Durchgangsstelle oder der Abgangsstelle;
- die Leistung einer nur für einen einzelnen Versandvorgang gültigen Sicherheit über die volle Höhe der Zollschuld und sonstigen Abgaben, die gegebenenfalls für die Waren entstehen (die „Einzelbürgschaft“);

¹⁴ EC/EFTA Convention on a common transit procedure 20 May 1987.

¹⁵ Europäische Freihandelsassoziation: Mitglieder - Island, Norwegen, Schweiz und Liechtenstein. Visegrad: Mitglieder - Ungarn, Polen, Tschechische Republik und Slowakische Republik.

- die Pflicht zum Verschluss des Beförderungsmittels oder Behälters oder der Verpackung zu Feststellungszwecken;
- die Pflicht zur Einhaltung einer wirtschaftlich gerechtfertigten Route oder auch (im Fall von Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko) einer verbindlichen Route;
- die Festsetzung einer Frist unter Berücksichtigung der Route und des verwendeten Beförderungsmittels, innerhalb welcher die Gestellung der Waren bei der Bestimmungsstelle erfolgen muss.

Die Rolle des Hauptverpflichteten

Eines der wesentlichen Elemente des gemeinschaftlichen Versandverfahrens ist der Hauptverpflichtete. Dies ist der für den Versandvorgang verantwortliche Betreiber.

Durch die Abgabe einer Versandanmeldung zeigt der Hauptverpflichtete an, dass er einen Versandvorgang durchzuführen beabsichtigt. Er hat die Waren innerhalb der vorgeschriebenen Frist unverändert (ggf. mit unverletztem Verschluss) zusammen mit der Versandanmeldung bei der Bestimmungszollstelle (oder bei einem zugelassenen Empfänger) zu stellen. Außerdem hat er die Abgaben und sonstigen Gebühren, die gegebenenfalls im Falle von Unregelmäßigkeiten für die Waren entstehen, zu bezahlen. Der Hauptverpflichtete hat die Sicherheit über die Höhe der Abgaben und sonstigen während der Verbringung der Waren ausgesetzten Gebühren zu stellen, es sei denn, diese sind von der Sicherheitsleistung befreit.

Der Betreiber wird im eigenen Interesse sicherstellen, dass alle schriftlichen Nachweise über alle Sendungen, einschließlich des zollrechtlichen Status der Fracht, von seinen Kunden bereitgestellt werden¹⁶.

VEREINFACHTE VERFAHREN FÜR DAS GEMEINSCHAFTLICHE VERSANDVERFAHREN

Da Versandverfahren nur für T1- oder T2F-Waren anwendbar sind, die im „zugelassenen Linienverkehr“ befördert werden, kommen auch nur diese Verkehre für vereinfachte Versandverfahren in Frage, wobei folgende Kriterien anzuwenden sind:

Welches sind die allgemeinen Kriterien für die Anwendung eines vereinfachten Verfahrens?

Vereinfachte Versandverfahren können nur im „zugelassenen Linienverkehr“ angewandt werden und auch nur, wenn die folgenden Kriterien erfüllt sind:

- der Antragsteller muss in der Gemeinschaft niedergelassen sein, und
- für den Linienverkehr werden regelmäßig die Versandverfahren in Anspruch genommen oder gegenüber den Zollbehörden kann der Nachweis erbracht werden, dass die Pflichten eingehalten werden können, oder ein zugelassener Empfänger erhält regelmäßig Waren, für die das Versandverfahren in Anspruch genommen wird, und

¹⁶ Für die Betreiber empfiehlt es sich, für den Fall der Weitergabe von Fehlinformationen an sie durch ihre Kunden eine Schadenersatzklausel zu vereinbaren, damit sie von den Zollbehörden erhobene Gebühren von den Kunden erstattet bekommen.

- der Linienverkehrsbetreiber hat keine schwerwiegenden oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen Zoll- oder Steuerrecht begangen und
- die Zollbehörden sind in der Lage, ohne unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand das Versandverfahren zu überwachen und zollamtliche Prüfungen durchzuführen, und
- der Linienverkehrsbetreiber führt Aufzeichnungen, die den Zollbehörden eine wirksame Prüfung ermöglichen.

Welche Vereinfachungen sind möglich?

Wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind, kann für den "zugelassenen Linienverkehr" eine der folgenden Vereinfachungen bewilligt werden¹⁷:

- Gesamtbürgerschaft oder Befreiung von der Sicherheitsleistung
- besondere Ladelisten
- besondere Verschlüsse
- Befreiung von der Einhaltung einer verbindlichen Route für Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko
- zugelassener Versender oder zugelassener Empfänger
- besondere Vereinfachungen der Versandverfahren im Seeverkehr (Stufe 1 oder 2);
- zusätzliche Vereinfachungen, die auf der Grundlage bilateraler oder multilateraler Übereinkommen zwischen bestimmten Ländern eingeräumt werden können.

Gesamtbürgerschaft und Befreiung von der Sicherheitsleistung¹⁸

In der Regel wird im Versandverfahren eine Einzelbürgerschaft über einen einzelnen Versandvorgang verlangt. Allerdings kann unter bestimmten Voraussetzungen auch eine Gesamtbürgerschaft zugelassen oder eine Befreiung von der Sicherheitsleistung gewährt werden, die dann für mehrere Versandvorgänge gilt.

Im „zugelassenen Linienverkehr“ mit Zulassung für das vereinfachte Versandverfahren Stufe 1 oder 2 muss für die beförderten T1- oder T2F-Waren keine Sicherheit geleistet werden.

Wenn es sich bei dem Hauptverpflichteten in einem gemeinschaftlichen Versandverfahren um eine öffentliche Verwaltung (entweder eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder eine Einrichtung des öffentlichen Rechts) handelt, wird keine Sicherheit verlangt. Bei einer privatrechtlichen öffentlichen Verwaltung (z. B. eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder eine Aktiengesellschaft) entfällt hingegen diese Befreiung¹⁹.

Internationale Organisationen kommen ebenfalls in den Genuss der Befreiung, wenn sie folgende Voraussetzungen erfüllen:

- sie müssen von Staaten oder Staatsregierungen errichtet worden sein, von denen mindestens einer bzw. eine Mitglied der Europäischen Gemeinschaften ist;
- sie dürfen keine Wirtschaftstätigkeit ausüben, die mit den Tätigkeiten von in der Gemeinschaft niedergelassenen privaten Unternehmen im Wettbewerb steht.

¹⁷ Hier ist zu beachten, dass nicht alle diese Vereinfachungen für den zugelassenen Linienverkehr von Bedeutung sind. Sie werden dennoch erwähnt, da der Kurzstreckenseeverkehr Teil einer intermodalen Transportkette sein kann, die auch andere Verkehrsträger einschließt.

¹⁸ Artikel 379 bis 384 der Durchführungsvorschriften des Zollkodex der Gemeinschaft.

¹⁹ Artikel 189 Absatz 4 des Zollkodex der Gemeinschaft.

Besondere Ladelisten

Die zuständigen Behörden können den Hauptverpflichteten die Verwendung von besonderen Ladelisten gestatten, die nicht alle üblichen Anforderungen für Ladelisten erfüllen²⁰.

Damit diese Vereinfachung gestattet wird, müssen die Ladelisten folgende Kriterien erfüllen:

- (1) sie müssen von Firmen erstellt werden, die für ihre Aufzeichnungen ein integriertes elektronisches oder automatisches Datenverarbeitungssystem verwenden,
- (2) sie müssen so gestaltet und ausgefüllt sein, dass sie von den zuständigen Behörden ohne Schwierigkeiten verwendet werden können.

Besondere Verschlüsse²¹

Die Zollbehörden können den Hauptverpflichteten die Verwendung besonderer Verschlüsse an ihren Beförderungsmitteln oder Packstücken gestatten, deren Ausführung in der Zulassung festgelegt ist. Diese Vereinfachung gilt nur für Versandvorgänge, die in dem Land beginnen, in dem die Zulassung erteilt wurde. Die Zulassung für die Verwendung von besonderen Verschlüssen muss der Abgangsstelle auf Verlangen vorgelegt werden.

Befreiung von der Einhaltung einer verbindlichen Route für Waren mit erhöhtem Risiko²²

Die zuständigen Behörden können den Hauptverpflichteten von der Einhaltung einer verbindlichen Route, die gewährleistet, dass die Zollbehörden jederzeit in der Lage sind, festzustellen, wo sich die Sendungen befinden, befreien.

Diese Befreiung gilt nur für Versandvorgänge, die in dem Land beginnen, in dem die Bewilligung erteilt wurde.

Die Bewilligung ist in mindestens zwei Exemplaren auszufertigen, von denen eines bei den zuständigen Behörden verbleibt. Die Zulassung ist der Abgangsstelle auf Verlangen jederzeit vorzulegen.

Zugelassener Versender

Ein zugelassener Versender ist eine Person, die von den zuständigen Behörden die Bewilligung für die Durchführung von Versandvorgängen ohne Gestellung der Waren und der zugehörigen Versandanmeldungen bei der Abgangsstelle erhalten hat.

Als „zugelassener Versender“ werden nur Personen zugelassen, die neben den allgemeinen Voraussetzungen zusätzlich eine Gesamtbürgschaft geleistet haben oder von der Sicherheitsleistung befreit sind²³.

Gemäß den Versandvorschriften ist der zugelassene Versender verpflichtet, sobald die Abgangsstelle an das neue EDV-gestützte Versandverfahren (NCTS) angebunden ist, für die Kommunikation mit der Abgangsstelle und für die Abgabe von Versandpapieren

²⁰ Artikel 385 und Anhang 44a der Durchführungsvorschriften.

²¹ Artikel 386 und Anhang 46a der Durchführungsvorschriften.

²² Artikel 387 der Durchführungsvorschriften.

²³ Artikel 398 der Durchführungsvorschriften.

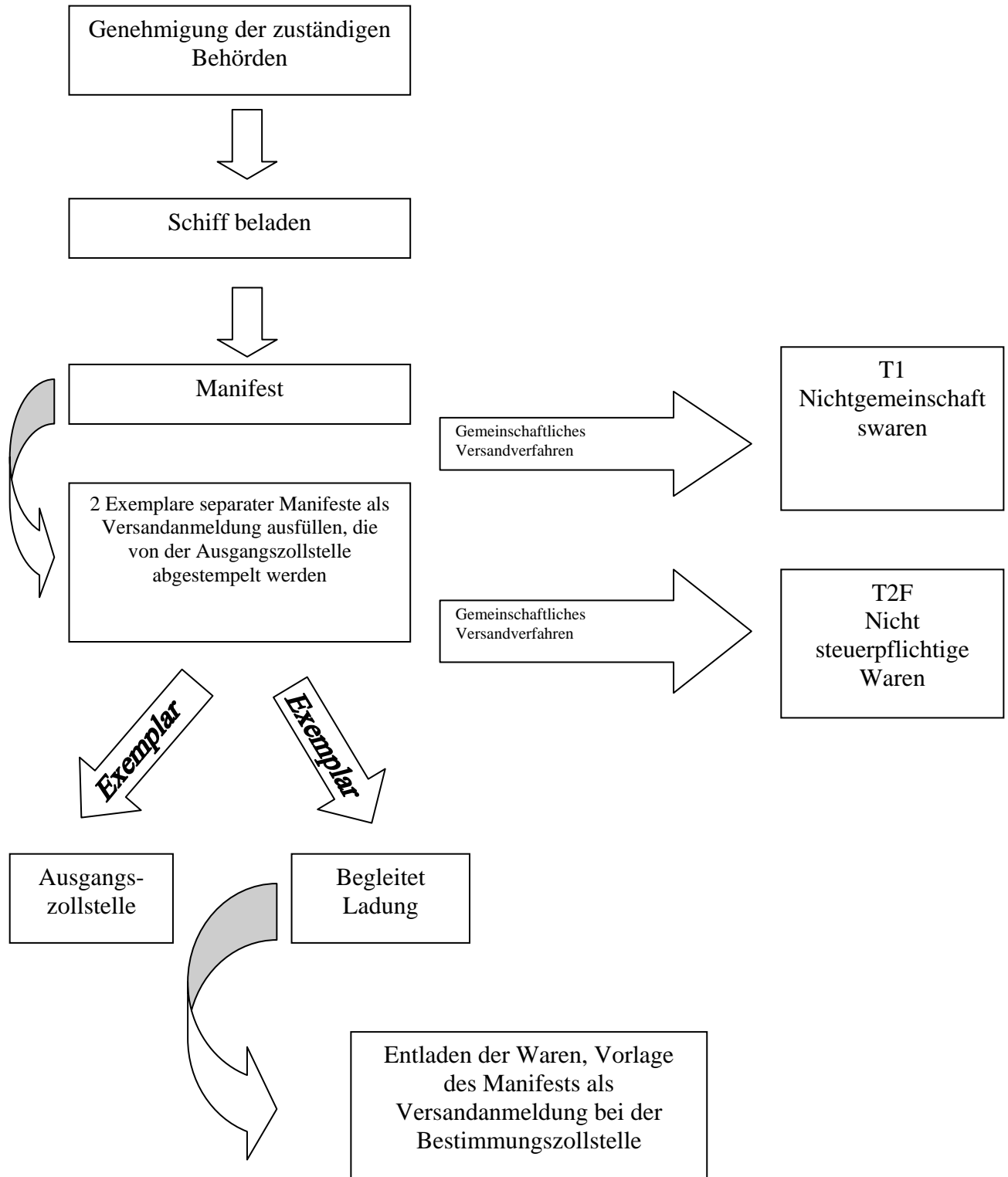
Datenverarbeitungstechniken einzusetzen. Versender, denen die ursprüngliche Bewilligung vor dem 31. März 1999 erteilt wurde, müssen allerdings erst nach einem von den Zollbehörden noch festzulegenden Datum, spätestens jedoch ab dem 31. März 2004, Datenverarbeitungstechniken einsetzen.

Zugelassener Empfänger

Diese Vereinfachung gestattet dem Empfänger den Empfang von Waren in seinem Betrieb oder an einem anderen in der Bewilligung näher bestimmten Ort ohne die Gestellung der Waren und der Exemplare 4 und 5 der Versandanmeldung bei der Bestimmungsstelle.

Vereinfachtes Verfahren der Stufe 1 - Manifest(e)

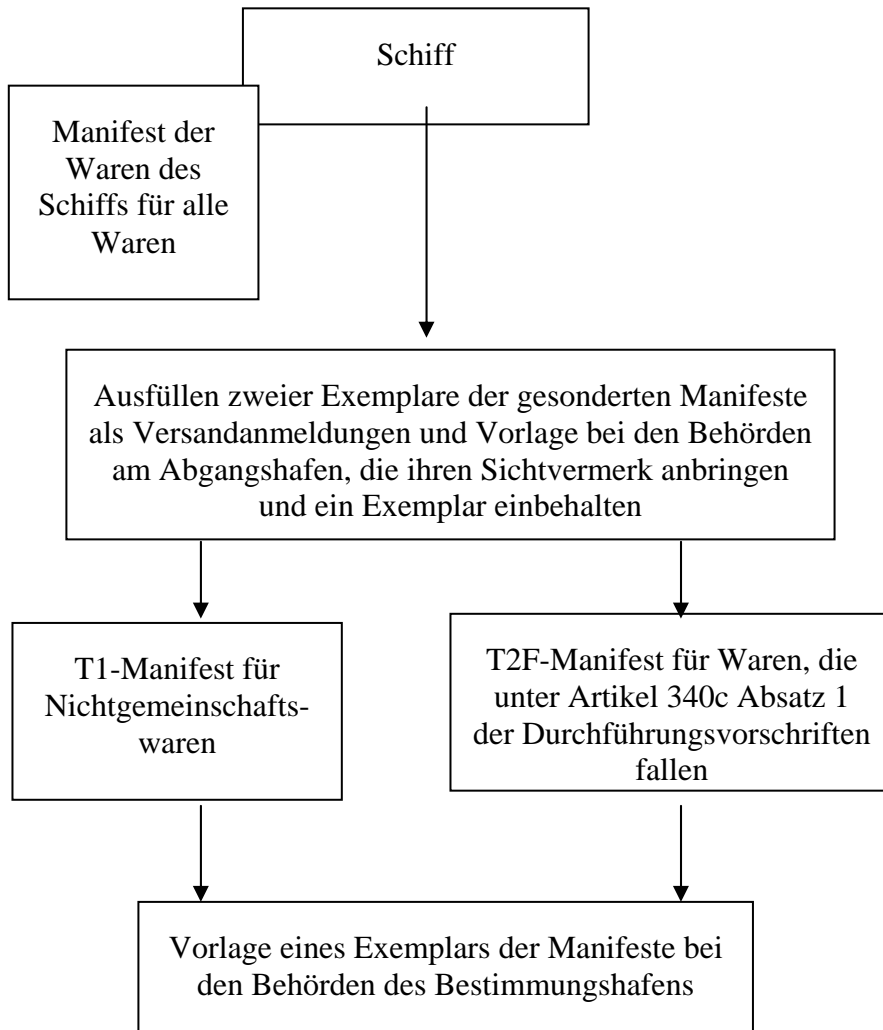
**NUR zugelassener Linienverkehr
keine Sicherheitsleistung erforderlich
Schiffahrtsgesellschaft = Hauptverpflichteter
Einzelmanifest = Versandanmeldung**



Vereinfachtes Verfahren der Stufe 1

Nur zugelassener Linienverkehr

Keine Bürgschaft erforderlich
Schiffahrtsgesellschaft = Hauptverpflichteter
Einzelmanifest = Versandanmeldung



VEREINFACHTES VERFAHREN DER STUFE 1²⁴

Betreiber eines „zugelassenen Linienverkehrs“, die ein vereinfachtes Verfahren der Stufe 1 in Anspruch nehmen wollen, müssen hierfür bei den zuständigen Behörden eine Bewilligung beantragen. Für die betreffenden Beförderungsvorgänge muss die Schifffahrtsgesellschaft der Hauptverpflichtete sein, sie muss die Versandvorschriften einhalten und sie muss als Versandanmeldung das Schiffsmanifest verwenden.

Wenn bei einem Versandvorgang sowohl nach dem externen gemeinschaftlichen Versandverfahren gestellte Waren als auch nach dem internen gemeinschaftlichen Versandverfahren gestellte Waren befördert werden, muss für jede Warengruppe ein gesondertes Manifest verwendet werden.

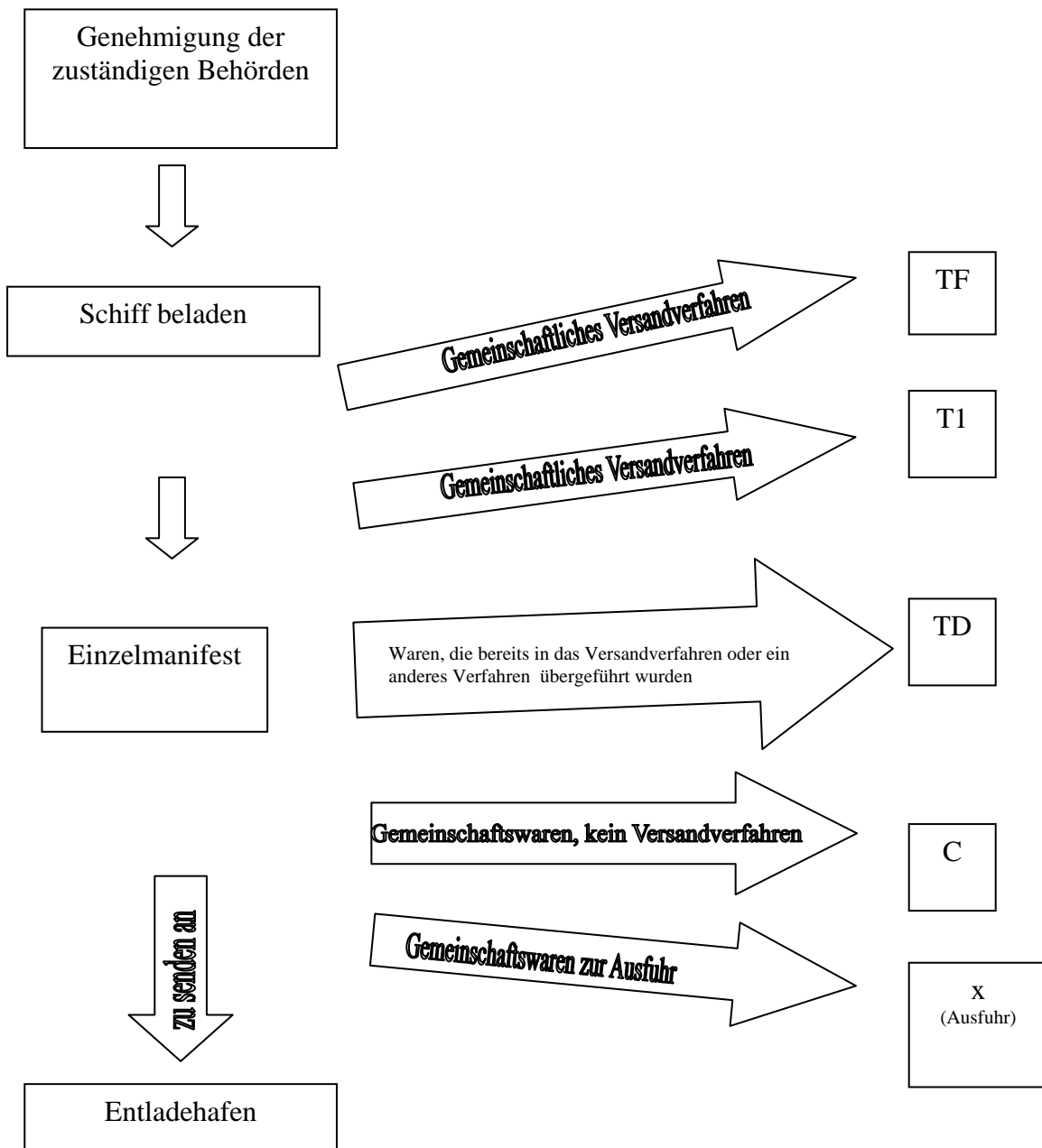
Das auf Papier abzugebende Manifest muss folgende Angaben enthalten:

- Datum und Unterschrift eines bevollmächtigten Vertreters der Schifffahrtsgesellschaft
- die Kurzbezeichnung „T1“ oder „T2F“ zur Kennzeichnung der Art der Versandanmeldung
- Name und vollständige Anschrift der Schifffahrtsgesellschaft
- Bezeichnung des Schiffes
- Verlade- und Entladehafen
- für jede Sendung:
 - eine Bezugnahme auf die Ladepapiere (Konnossement)
 - die Anzahl, die Art und die Zeichen und Nummern der Packstücke
 - die übliche Warenbezeichnung, die von den Zollbehörden ohne Schwierigkeiten kontrolliert werden kann
 - die Rohmasse in Kilogramm und
 - ggf. die Kennnummern der Behälter.

²⁴ Artikel 447 der Durchführungsvorschriften.

Vereinfachtes Verfahren der Stufe 2 - Einzelmanifest

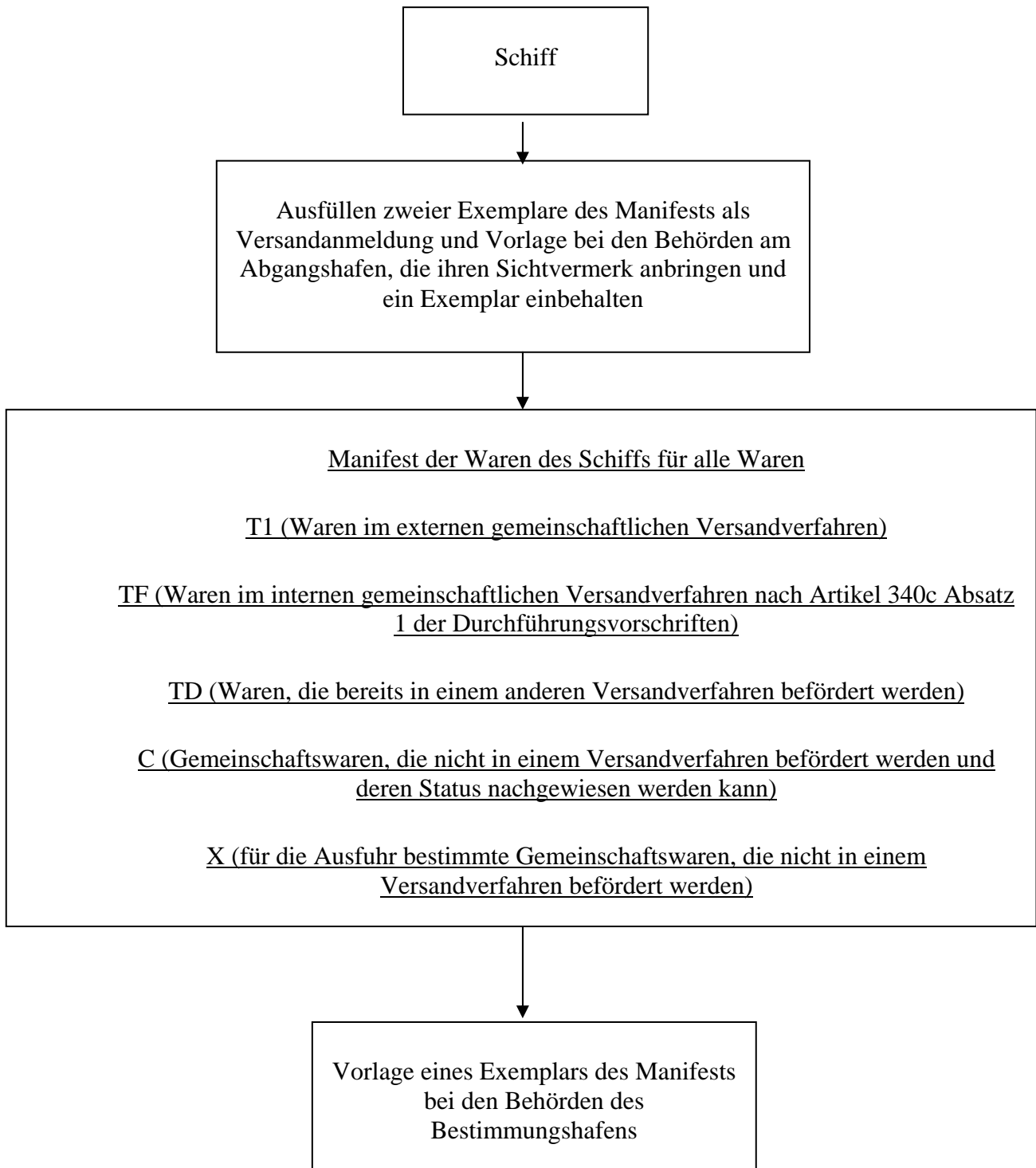
NUR zugelassener Linienverkehr
keine Sicherheitsleistung erforderlich
Schiffahrtsgesellschaft = Hauptverpflichteter
Einzelmanifest für alle Waren = Versandanmeldung



Vereinfachtes Verfahren der Stufe 2

Nur zugelassener Linienverkehr

Keine Bürgschaft erforderlich
Schiffahrtsgesellschaft = Hauptverpflichteter
Einzelmanifest = Versandanmeldung



VERFAHREN DER STUFE 2²⁵

Einem im Zollgebiet der Gemeinschaft niedergelassenen oder vertretenen Betreiber eines „zugelassenen Linienverkehrs“ kann die Bewilligung zur Anwendung des vereinfachten Verfahrens der Stufe 2 erteilt werden, wenn er eine erhebliche Anzahl regelmäßiger Fahrten zwischen Mitgliedstaaten durchführt.

Die Schifffahrtsgesellschaft (als Hauptverpflichteter) erhält die Erlaubnis zur Verwendung eines Einzelmanifests, in welchem für den betreffenden Posten der zollrechtliche Status der Waren - T1, TF, TD, C (für Gemeinschaftswaren) oder X - einzutragen ist.

Waren erhalten die Kennzeichnung „TD“ wenn sie

- bereits nach einem förmlichen Versandverfahren (T1, T2, T2F, Carnet TIR, Carnet ATA, NATO-Formular 302 usw.) gestellt wurden oder
- im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung auf einem Exemplar der ausgestellten Bewilligung oder mit Handels- oder Verwaltungspapieren mit dem Bezug „IP“ befördert werden oder
- im Rahmen des Zolllagerverfahrens oder des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung befördert werden.

Die Kennzeichnung „TD“ ist im Einzelmanifest oder dem Sammelmanifest für jeden einzelnen Posten aufzuführen. In jedem Fall muss die Schifffahrtsgesellschaft die Kennzeichnung „TD“ in dem maßgeblichen Konnossement oder anderen entsprechenden Handelspapieren zusammen mit einer Bezugnahme auf das jeweilige tatsächliche Verfahren sowie das Datum des Versand- oder Beförderungspapiers und die Bezeichnung der Abgangszollstelle eintragen. Verantwortlich für die jeweilige Beförderung ist der Inhaber des Versand- (oder Beförderungs-)verfahrens.

Die Schifffahrtsgesellschaft muss in ihren Handelsaufzeichnungen und den Exemplaren der Manifeste den Status aller Sendungen erfassen.

Das gemeinschaftliche Versandverfahren gilt mit der Gestellung des Manifests und der Waren im Bestimmungshafen (Entladehafen) als abgeschlossen.

Die Bestimmungsstelle unterrichtet die Abgangsstelle innerhalb eines angemessenen Zeitraums über Abweichungen oder Unregelmäßigkeiten.

Soweit der Nachweis über den zollrechtlichen Charakter der Waren in den Handelsaufzeichnungen der Schifffahrtsgesellschaft im Abgangshafen festgehalten ist und bei der Ankunft im Bestimmungshafen kein Zweifel über den Gemeinschaftscharakter der Waren besteht, berechtigt die Statuskennzeichnung im Manifest zur zollrechtlich freien Weiterbeförderung der Waren an ihren Bestimmungsort im Zollgebiet der Gemeinschaft.

Die Zollbehörden im Bestimmungshafen müssen allerdings durch Anwendung geeigneter nachträglicher Überprüfungen auf der Grundlage einer Risikoanalyse und ggf. durch Nachfrage bei den zuständigen Behörden im Abgangshafen den angemeldeten Gemeinschaftscharakter verifizieren.

²⁵ Artikel 448 der Durchführungsvorschriften.

Gibt es weitere „Sonderfälle“?

Wenn im Seeverkehr mehrere Warensendungen als Sammelladung befördert werden, ist jede Einzelsendung der Sammelladung Gegenstand eines Vertrags zwischen dem Versender und dem Sammelladungsagenten. Als Nachweis für diesen Vertrag gilt ein Frachtbrief, ein Speditionskonnossement, z. B. ein FIATA-Konossement (Internationale Föderation der Spediteur-Organisationen) oder ein sonstiges Handelspapier über eine Vereinbarung zwischen Versender und Sammelladungsagent.

Der gesamte Seeverkehrsteil der Sammelladung wird im Rahmen eines Vertrags zwischen dem Sammelladungsagenten und der Schifffahrtsgesellschaft abgewickelt. Als Nachweis für diesen Vertrag gilt ein Frachtführerkonossement, ein Seefrachtbrief oder ein sonstiges Handelspapier über eine Vereinbarung zwischen Schifffahrtsgesellschaft und Sammelladungsagent.

Außerdem ist die Sammelladung Gegenstand eines vom Sammelladungsagenten ausgestellten Sammelmanifests, in dem alle in der Sammelladung enthaltenen Packstücke zusammengefasst sind, wobei jeweils auf die einzelnen Frachtbriefe, Ladepapiere oder sonstigen Handelspapiere Bezug genommen wird.

Wenn eine Schifffahrtsgesellschaft eine Sammelladung zu den Bedingungen eines Frachtführerkonossemments, Seefrachtbriefs oder sonstigen Handelspapiers befördert, wird akzeptiert, dass der Schifffahrtsgesellschaft der Inhalt der Sammelladungen nicht notwendigerweise bekannt ist²⁶.

Hierfür müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Der Sammelladungsagent verpflichtet sich zur Erfassung des Sendungsstatus in seinen Aufzeichnungen.
- Der Sammelladungsagent muss der Schifffahrtsgesellschaft eine Sammelladungs-Ladeliste zur Verfügung stellen, die folgende Angaben enthält:

- (1) Name und vollständige Anschrift der Schifffahrtsgesellschaft
- (2) Bezeichnung des Schiffes
- (3) Verladehafen
- (4) Entladehafen
- (5) Bezugnahme auf die Ladepapiere (Konossement) oder ein anderes Handelspapier

und für jede Sendung:

- (1) die Anzahl, die Art, die Zeichen und die Nummern der Packstücke sowie die Rohmasse in Kilogramm
- (2) die Bezeichnung der Waren mit der zur zweifelsfreien Feststellung notwendigen Genauigkeit

²⁶ Dies gilt nicht für die Gefahrgutbeförderung, bei der eine gesonderte Anmeldung der Güter erforderlich ist.

(3) und ggf. die Kennnummern der Behälter

- Die Schifffahrtsgesellschaft weist für die Zwecke des gemeinschaftlichen Versandverfahrens allen in der Sammelladung enthaltenen Waren den höchsten in der Ladeliste ausgewiesenen Status zu.

Wenn die Schifffahrtsgesellschaft das vereinfachte Versandverfahren der Stufe 1 in Anspruch nimmt, muss die Sammelladung in dem Manifest für den höchsten in der Sammelladungs-Ladeliste erfassten Status angegeben sein. Ein Beispiel: Wenn die Sammelladung T1-, TD- und Gemeinschaftswaren enthält, muss die Anmeldung mit dem T1-Manifest erfolgen.

Wenn die Schifffahrtsgesellschaft das vereinfachte Versandverfahren der Stufe 2 in Anspruch nimmt, muss sie unter der Bezeichnung „Sammelladung“ den höchsten in der Sammelladungs-Ladeliste ausgewiesenen Status eintragen, d.h. z.B. wenn die Sammelladung T1-Waren enthält, muss die Anmeldung mit dem T1-Manifest erfolgen, wenn sie TF- und C-Waren enthält, mit dem TF-Manifest.

Definitionen

Befrachtung	Das komplette oder teilweise Anmieten eines Schiffes.
Zugelassener Versender	Person mit der Zulassung zur Durchführung von Versandverfahren ohne Gestellung der Waren und der Versandanmeldung bei der Abgangsstelle.
Zugelassener Empfänger	Person mit der Zulassung zum Erhalt von Waren in ihrem Betrieb oder einem anderen näher bestimmten Ort im Rahmen eines Versandverfahrens ohne die Gestellung der Waren und der Exemplare 4 und 5 der Versandanmeldung bei der Bestimmungsstelle.
Gemeinschaftliches Versandverfahren	Ein zollrechtliches Nichterhebungsverfahren für die Verbringung von Waren innerhalb der Gemeinschaft von einem Ort zu einem anderen.
Zollkodex der Gemeinschaften	Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften.
Gemeinschaftswaren	Waren, die: <ul style="list-style-type: none"> • vollständig im Zollgebiet der Gemeinschaft gewonnen oder hergestellt wurden; • aus nicht zum Zollgebiet der Gemeinschaft gehörenden Ländern oder Gebieten eingeführt und in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt wurden; • im Zollgebiet der Gemeinschaft entweder ausschließlich unter Verwendung von nach dem zweiten Gedankenstrich bezeichneten Waren oder unter Verwendung von nach den ersten beiden Gedankenstrichen bezeichneten Waren gewonnen oder hergestellt wurden.
Zollgebiet der Gemeinschaft	Das Zollgebiet der Gemeinschaft umfasst: <ul style="list-style-type: none"> – Österreich, – Belgien, – Dänemark, mit Ausnahme der Färöer und Grönlands, – Deutschland, mit Ausnahme der Insel Helgoland und des Gebiets von Büsingen, – Griechenland,

- Finnland (einschließlich der Åland-Inseln),
- Frankreich (einschließlich Monaco und der Übersee-Départements Guadeloupe, Französisch-Guyana, Martinique und Réunion), mit Ausnahme der Überseegebiete und von Saint-Pierre und Miquelon sowie Mayotte,
- Irland,
- Italien, mit Ausnahme der Gemeinden Livigno und Campione d'Italia sowie des zum italienischen Gebiet gehörenden Teils des Luganer Sees zwischen dem Ufer und der politischen Grenze der zwischen Ponte Tresa und Porto Ceresio gelegenen Zone,
- Luxemburg,
- das Gebiet der Niederlande in Europa,
- Portugal,
- Spanien, mit Ausnahme von Ceuta und Melilla,
- Schweden,
- das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland sowie die Kanalinseln und die Insel Man.

Ab dem 1. Mai 2004 umfasst das Zollgebiet der Gemeinschaft darüber hinaus:

- die Tschechische Republik,
- Estland,
- Zypern,
- Lettland,
- Litauen,
- Ungarn,
- Malta,
- Polen,
- Slowenien,

	- die Slowakische Republik.
Zollunion	Der Zusammenschluss von zwei oder mehr Zollgebieten zu einem einheitlichen Zollgebiet.
Europäische Gemeinschaft (EG)	Zur Europäischen Gemeinschaft gehören die Mitgliedstaaten Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweden, Spanien und Vereinigtes Königreich. Ab dem 1. Mai 2004 umfasst das Zollgebiet der Gemeinschaft darüber hinaus die Tschechische Republik, Estland, Zypern, Lettland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Slowenien und die Slowakische Republik.
Europäische Freihandelsassoziation (EFTA)	Eine Gruppe von Ländern, zu der Island, Norwegen, die Schweiz und Liechtenstein gehören.
In den zollrechtlich freien Verkehr übergeführte Waren	Waren mit vollständigem Ursprung in der EG oder in die EG eingeführte Waren, für die alle Einfuhrformlichkeiten abgeschlossen und alle Zollschulden oder Gebühren bezahlt und nicht ganz oder teilweise zurückgezahlt wurden.
Bürgschaft	Eine Form der Sicherheit, die vom Hauptverpflichteten zu leisten ist und die die Erhebung von Abgaben und sonstigen Gebühren gewährleistet.
Durchführungsvorschriften zum Zollkodex	Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften.
Manifest Stufe 1	Das Manifest, das „zugelassene Linienverkehre“ als Versandanmeldung für T1- oder T2F-Waren verwenden können.
Manifest Stufe 2	Das Einzelmanifest, das „zugelassene Linienverkehre“ als Versandanmeldung verwenden können und in das für die betreffenden Posten der zollrechtliche Status der Waren im Versandverfahren eingetragen wird.
Leichterung	Ein Verfahren zum Entladen von Schiffen auf hoher See oder außerhalb von Häfen, in der Regel von großen Tankschiffen auf kleinere Schiffe, die die Weiterbeförderung in einen Entladehafen übernehmen.
Neues EDV-gestütztes Versandverfahren - NCTS	Das Neue EDV-gestützte Versandverfahren (NCTS) wird seit 1. Juli 2003 angewendet. Das NCTS ersetzt

	Ausfuhrerklärungen auf dem Einheitspapier, umfasst jedoch derzeit keine vereinfachten Verfahren, die auf der Verwendung des Manifests beruhen. In den kommenden Jahren sollen die vereinfachten Versandverfahren, bei denen das Manifest verwendet wird, einbezogen werden.
Nicht zum Steuergebiet der Gemeinschaft gehörende Gebiete	Gebiete, die zum Zollgebiet der Gemeinschaft, jedoch nicht zum (Mehrwert-)Steuergebiet nach der Definition der Richtlinie 77/388/EG gehören. Diese sind die Åland-Inseln, die Kanarischen Inseln, die Kanalinseln, Französisch-Guyana, Guadeloupe, Martinique, der Berg Athos und die Insel Réunion.
Abgangsstelle	Die Stelle der zuständigen Zollbehörde, bei der das gemeinschaftliche Versandverfahren beginnt (siehe auch: zugelassener Versender).
Bestimmungsstelle	Die Stelle der zuständigen Zollbehörde, bei der zur Beendigung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens die Waren zu stellen und die Versandpapiere vorzulegen sind (siehe auch: zugelassener Empfänger).
Ausgangszollstelle	<p>Die Zollstelle, die für den Ort zuständig ist, an dem die Waren von der Eisenbahnverwaltung, der Postverwaltung, der Luftverkehrsgesellschaft oder der Schifffahrtsgesellschaft im Rahmen eines durchgehenden Beförderungsvertrags zur Beförderung mit Bestimmung in ein Drittland übernommen werden.</p> <p>Beispiel: Durchgehender Beförderungsvertrag Helsinki-Rotterdam-New York: Ausgangszollstelle Helsinki, unabhängig davon, ob es sich bei der Strecke Helsinki-Rotterdam um einen Linienverkehr handelt oder nicht.</p> <p>Liegt kein durchgehender Beförderungsvertrag vor, so ist die Ausgangszollstelle die letzte Zollstelle, bevor die Waren das Zollgebiet der Gemeinschaft verlassen.</p> <p>Beispiel: Helsinki-Rotterdam-New York ohne durchgehenden Beförderungsvertrag: Ausgangszollstelle ist Helsinki, wenn es sich bei der Strecke Helsinki-Rotterdam nicht um einen Linienverkehr handelt. Ausgangszollstelle ist Rotterdam, wenn es sich bei der Strecke Helsinki-Rotterdam um einen Linienverkehr handelt.</p> <p>Bei Waren, die das Zollgebiet der Gemeinschaft auf dem Seeweg mit einem Kontrollexemplar T5 verlassen, gilt als Bestimmungsstelle die Zollstelle, die für den Hafen zuständig ist, in dem die Waren erstmals auf ein Schiff verladen werden, das in einem anderen Verkehr als im Linienverkehr eingesetzt wird.</p>

	<p>Beispiel: Helsinki-Rotterdam-New York: Bestimmungsstelle ist Helsinki, wenn es sich bei der Strecke Helsinki-Rotterdam nicht um einen Linienverkehr handelt. Bestimmungsstelle ist Rotterdam, wenn es sich bei der Strecke Helsinki-Rotterdam um einen Linienverkehr handelt.</p>
Stelle der Bürgschaftsleistung	Die Stelle der zuständigen Zollbehörde, die bestimmt, dass Bürgen ihre Bürgschaftsleistung abgeben müssen.
Durchgangsstelle	<ul style="list-style-type: none"> • Die Ausgangszollstelle, von der aus die Sendung das Zollgebiet der Gemeinschaft im Zuge eines Versandvorgangs über eine Grenze zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland, das kein EFTA-Land ist, verlässt, oder • Die Eingangszollstelle, an der die Waren in das Zollgebiet der Gemeinschaft eingeführt werden, nachdem sie im Zuge eines Versandvorgangs durch das Gebiet eines Drittlandes durchgeführt wurden. •
Hauptverpflichteter	Der Inhaber des externen gemeinschaftlichen Versandverfahrens.
Rheinmanifest	Das Verfahren aufgrund des Rheinmanifests gilt für den Schiffsverkehr auf dem Rhein und den Rheinwasserstrassen für die Überschreitung von Landesgrenzen bei Vorlage eines Rheinmanifests.
Das einheitliche Verwaltungspapier (Einheitspapier)	<p>Ein aus mehreren Exemplaren bestehendes Formular, das in der gesamten Gemeinschaft sowie in den EFTA- und Visegrad-Ländern zur Prüfung von Einfuhren, Ausfuhren und von im Versandverfahren befindlichen Waren verwendet wird.</p> <p>Das einheitliche Verwaltungspapier besteht aus acht Teilen mit folgenden Exemplaren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exemplar Nr. 1, das von den Behörden des Mitgliedstaats aufbewahrt wird, in dem die Ausfuhrförmlichkeiten (gegebenenfalls Versandungsförmlichkeiten) oder Förmlichkeiten des gemeinschaftlichen Versandverfahrens erfüllt werden; • Exemplar Nr. 2, das für die Statistik der Ausfuhrmitgliedstaaten bestimmt ist. Dieses Exemplar kann auch im Warenverkehr zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft, in denen unterschiedliche

	<p>Steuervorschriften gelten, für die Statistik des Versendungsmitgliedstaats verwendet werden;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exemplar Nr. 3, das nach Bescheinigung durch die Zollstelle dem Ausführer zurückgegeben wird; • Exemplar Nr. 4, das von der Bestimmungsstelle nach Abschluss des gemeinschaftlichen Versandverfahrens oder als T2L-Papier zum Nachweis des Gemeinschaftscharakters der Waren aufbewahrt wird; • Exemplar Nr. 5, das als Rückschein für das gemeinschaftliche Versandverfahren verwendet wird; • Exemplar Nr. 6, das von den Behörden der Mitgliedstaaten aufbewahrt wird, in denen die Einfuhrförmlichkeiten erfüllt werden; • Exemplar Nr. 7, das für die Statistik des Bestimmungsmitgliedstaats (für die Einfuhrförmlichkeiten) bestimmt ist. Dieses Exemplar kann auch im Warenverkehr zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft, in denen unterschiedliche Steuervorschriften gelten, verwendet werden; • Exemplar Nr. 8, das nach Bescheinigung durch die Zollstelle dem Empfänger zurückgegeben wird. <p>Die nationalen Zollbehörden geben, je nach Bestimmungszweck, unterschiedliche Zusammenstellungen des achteiligen Satzes aus.</p>
Ergänzungsblatt zum Einheitspapier	Formular zur Ergänzung der Exemplare des Einheitspapiers, wenn mehrere Artikel versendet werden.
Kombinierte Ladeliste für Ausfuhr- und Versandverfahren	Formular zur Ergänzung der Exemplare des Einheitspapiers für die Zwecke des Ausfuhr- oder des Versandverfahrens, wenn mehrere Artikel versendet werden.
Besondere Ladeliste	Ein Handelspapier, das an Stelle von Ergänzungsblättern zum Einheitspapier verwendet werden kann, wenn mehr als ein Artikel befördert wird.
Charakter / Status	Zollrechtlicher Status der Waren, wobei zwischen Waren mit Gemeinschaftscharakter (Gemeinschaftswaren) und

	Waren ohne Gemeinschaftscharakter (Nichtgemeinschaftswaren) unterschieden wird.
T1	Anmeldung auf dem Papier für das gemeinschaftliche Versandverfahren, dass die Waren in das externe gemeinschaftliche Versandverfahren übergeführt werden.
T2	Anmeldung auf dem Papier für das gemeinschaftliche Versandverfahren, dass es sich um Gemeinschaftswaren handelt und dass die Waren im Rahmen des internen gemeinschaftlichen Versandverfahrens innerhalb der EG, in oder durch ein EFTA- oder ein Visegrad-Land oder durch ein Drittland verbracht werden.
T2F	Anmeldung auf dem Papier für das gemeinschaftliche Versandverfahren, dass Gemeinschaftswaren im Rahmen des internen gemeinschaftlichen Versandverfahrens aus, nach oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden, in denen die Richtlinie 77/388/EWG (Mehrwertsteuer) keine Anwendung findet.
T2L	Dokument zum Nachweis des Gemeinschaftscharakters von Waren.
T2LF	Dokument zum Nachweis des Gemeinschaftscharakters von Waren, die in oder aus einem Teil oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft verbracht werden, in welchem/welchen die Bestimmungen der Richtlinie 77/388/EWG (Mehrwertsteuer) nicht anwendbar sind (nicht zum Steuergebiet der Gemeinschaft gehörende Gebiete).
TD	Abkürzung im Manifest der Stufe 2 zur Angabe, dass die Waren im Rahmen eines anderen Versand- oder sonstigen Verfahrens verbracht werden.
TF	Abkürzung im Manifest der Stufe 2 zur Angabe, dass die Waren in ein oder aus einem der nicht zum Steuergebiet der Gemeinschaft gehörenden Gebiet der Gemeinschaft verbracht werden.
Versandanmeldung	Der Vorgang, mit dem eine Person in der vorgeschriebenen Form und Verfahrensweise die Gestellung von Waren im Rahmen des Versandverfahrens anzeigt.

ANHANG I

„Zugelassener Linienverkehr“: Allgemeine Checkliste für die Beantragung

- Der Antragsteller ist in einem Mitgliedstaat niedergelassen und betreibt einen Linienverkehr
- Der Antragsteller hat keine schwerwiegenden oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen Zoll- oder Steuervorschriften begangen
- Antragstellung nur schriftlich mit Datum und Unterschrift und Beifügung aller erforderlichen Nachweise²⁷ und mit Angabe der beantragten Vereinfachungen
- Beantragung in dem Land, in dem der Antragsteller niedergelassen ist.
- Zulassung für bezeichnete Schiffe auf einer Route²⁸
- Nach erfolgter Zulassung sind die Behörden über jede Veränderung in Kenntnis zu setzen, die Einfluss auf die Weitergewährung oder den Inhalt der Zulassung haben könnte (Wechsel von Schiff oder Route)

„Zugelassener Linienverkehr“²⁹

„Was ist ein „zugelassener Linienverkehr“?“³⁰

Ein „zugelassener Linienverkehr“ darf Waren **nur** auf Schiffen befördern, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft verkehren und deren Herkunfts- und Bestimmungshafen sowie gegebenenfalls ihr Zwischenhafen nicht außerhalb dieses Gebiets oder in einer Freizone vom Kontrolltyp I (d. h. Kontrollen, die hauptsächlich auf einer Einzäunung basieren) in einem Hafen dieses Gebiets liegen dürfen. Der „zugelassene Linienverkehr“ betrifft nur den *Verkehr zwischen Häfen*, nicht jedoch die Weiterbeförderung von Waren ab dem Ankunftshafen im Binnenverkehr. Dieser Teil der Beförderung erfolgt im Rahmen des gemeinschaftlichen Versandverfahrens oder kann nach dem TIR-System durchgeführt werden, wenn es sich um Güterkraftverkehr mit Berührung eines oder Endpunkt in einem Drittland handelt.

Bis zum Beweis des Gegenteils gelten Waren, die im „zugelassenen Linienverkehr“ befördert werden, als Waren mit Gemeinschaftscharakter.

Für Waren, die „nicht in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt“ wurden und die in einem „zugelassenen Linienverkehr“ befördert werden, müssen die Papiere des gemeinschaftlichen Versandverfahrens und eine Bürgschaft beigebracht werden. Für Waren, bei denen die vereinfachten Versandverfahren Stufe 1 und Stufe 2 Anwendung finden, wird keine Bürgschaft verlangt.

²⁷ Angaben zur Buchführung für die Geschäftstätigkeit, wie häufig das Versandverfahren in Anspruch genommen wird sowie weitere Angaben, die der zuständigen Behörde dabei helfen festzustellen, ob die Pflichten eingehalten werden können.

²⁸ Muster siehe Anhang V.

²⁹ Der Begriff des Linienverkehrs in diesem Sinne ist nicht zu verwechseln mit dem Begriff des „Linienverkehrs“, der von Reedern gebraucht wird.

³⁰ Artikel 313 Buchstabe a) der Durchführungsvorschriften.

Welche Vorteile bietet der Status des „zugelassenen Linienverkehrs“?

- Für Gemeinschaftswaren ist kein Nachweis des Gemeinschaftscharakters erforderlich. Hierbei ist zu beachten, dass für Nichtgemeinschaftswaren das Versandverfahren vorgeschrieben ist.
- Für Versandverfahren der Stufe 1 und/oder Stufe 2 können vereinfachte Verfahren angewandt werden. Dies bietet den Vorteil, dass
 - (a) das Verfahren auf dem/den eigenen Manifest/en des Dienstleisters basiert,
 - (b) im gemeinschaftlichen Versandverfahren für Waren mit Versandanmeldung T1 oder T2F keine Sicherheitsleistung erforderlich ist, und,
 - (c) da das Manifest die verschiedenen Einzeldokumente des gemeinschaftlichen Versandverfahrens ersetzt, der Verwaltungsaufwand verringert wird.

Wenn der Großteil der beförderten Fracht T1-Waren enthält, erhöht sich im „zugelassenen Linienverkehr“ der Aufwand für die Zolldokumentation gegenüber den „anderen“ Seeverkehrsdiensten.

Allerdings können Schifffahrtsgesellschaften, die einen „zugelassenen Linienverkehr“ betreiben, vermeiden, dass für jede T1-Sendung ein T1-Formular ausgefüllt werden muss, indem sie die Bewilligung für das vereinfachte Versandverfahren beantragen, bei dem Manifeste an Stelle einzelner Versandpapiere genügen.

Im „zugelassenen Linienverkehr“ besteht **keine** Verpflichtung zur Anwendung des vereinfachten Versandverfahrens. Stattdessen kann bei der Beförderung von T1- oder T2-Waren das normale Versandverfahren mit dem auf dem Einheitspapier beruhenden NCTS und einer Sicherheitsleistung vorgezogen werden.

Wo wird die Zulassung als „Linienverkehr“ beantragt?

Die Zulassung eines Linienverkehrs wird bei den Zollbehörden des Mitgliedstaats beantragt, in dem die Schifffahrtsgesellschaft, die den Linienverkehr einrichten möchte, niedergelassen ist. (Siehe hierzu die Liste der Links zu den nationalen Zollbehörden in Anhang VI).

Teilcharterungsregeln

Im Falle der Teilcharterung ist der Antrag auf Zulassung eines Linienverkehrs von der Person (Vercharterer oder Charterer) bzw. deren Vertreter zu stellen, die den Linienverkehr festlegt, d. h. die das Schiff oder die Schiffe, die auf der Strecke eingesetzt werden, und die Zwischenhäfen bestimmt. Die zuständigen Behörden können alle zur Bearbeitung des Antrags erforderlichen Auskünfte verlangen.

Wichtiger Hinweis:

Werden Gemeinschaftswaren von einer Schifffahrtsgesellschaft im Rahmen eines vereinfachten Verfahrens der Stufe 2 befördert, erhalten sie im Manifest die Kennzeichnung "C". Die Waren können jedoch ihren Gemeinschaftscharakter verlieren, wenn sie danach in einem Gemeinschaftshafen auf ein nicht in einem Linienverkehr eingesetztes Schiff umgeladen werden. Dies stellt im Bestimmungshafen in der Gemeinschaft ein Problem dar.

In solchen Fällen ist der erforderliche Nachweis für den Status der Waren im Bestimmungshafen in der Gemeinschaft durch ein Versandpapier T2L zu erbringen, das von den zuständigen Behörden spätestens im Umladehafen auszustellen und mit Sichtvermerk zu versehen ist.

Es wird empfohlen, dass in solchen Fällen der Nachweis für den zollrechtlichen Status der Waren von Beginn des Beförderungsvorgangs an mit den Waren mitgeführt wird.

Alternativ dazu kann der erforderliche Nachweis durch das Schiffsmanifest erbracht werden (siehe : Zollrechtlicher Status einer Ware).

ANHANG II

Die vereinfachten Verfahren für die Ein- und Ausfuhr können u. a. folgendes beinhalten³¹:

- Die Annahme einer Zollanmeldung, in der nicht alle für das betreffende Zollverfahren erforderlichen Angaben enthalten sind oder der nicht alle Unterlagen beigelegt sind.
- Die Abgabe einer vereinfachten Zollanmeldung und die spätere Abgabe einer ergänzenden Zollanmeldung.
- Die Durchführung des Eintreffens oder der Ausfuhr von Waren in den Geschäftsräumen des Beteiligten oder anderen von den Zollbehörden bezeichneten oder zugelassenen Orten.

Die Zollbehörden einzelner Mitgliedstaaten verwenden zur besseren Durchführung der vereinfachten Verfahren auch elektronische Systeme. Neben den in den Verordnungen der Gemeinschaft festgesetzten Verfahren können die Zollbehörden der Mitgliedstaaten im Einzelfall auch eigene Vereinfachungen einführen, sofern diese mit den Leitlinien der Gemeinschaft im Einklang stehen. Auskunft hierüber erteilen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten.

³¹ Verordnungen (EWG) Nr. 2913/92 des Rates und (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission Artikel 253-278.

ANHANG III

Beispiele für Beförderungsrouten und die zugehörigen zollrechtlichen Anforderungen für den Versand

Nachstehend eine Reihe typischer Beispiele, die veranschaulichen, welches Verfahren im Einzelfall anzuwenden ist und welche Dokumente verlangt werden.

4. Beispiel 1: Dünkirchen/Rotterdam im „zugelassenen Linienverkehr“

- Normales Versandverfahren: Sicherheitsleistung obligatorisch

Die Anwendung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens ist für Nichtgemeinschaftswaren obligatorisch. Es wird eine T1-Versandanmeldung (Exemplare Nrn. 1, 4 und 6 des Einheitspapiers) ausgestellt und eine Sicherheit hinterlegt.

Für verbrauchsteuerpflichtige Gemeinschaftswaren wird ein besonderes Verwaltungsbegleitpapier verwendet.

ANMERKUNG: Gemeinschaftswaren befinden sich im freien Verkehr, so dass die Anwendung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens nicht erforderlich ist.

Vereinfachtes Versandverfahren: Sicherheitsleistung nicht erforderlich

Der zollrechtliche Status der Waren wird auf den Warenmanifesten wie folgt angegeben:

(Stufe 1 – separates Manifest je Versandkategorie):

- "T1" für Waren im externen gemeinschaftlichen Versandverfahren,
- "T2F" für Waren, die im Rahmen des internen gemeinschaftlichen Versandverfahrens aus, nach oder zwischen Teilen des Zollgebiets der Gemeinschaft befördert werden, in denen die Richtlinie 77/388/EWG keine Anwendung findet,

oder (Stufe 2 – Einzelmanifest):

- „C" für Gemeinschaftswaren
- „T1" für Nichtgemeinschaftswaren
- „TD" für Waren, die bereits in einem Versandverfahren (z. B. mit Carnet TIR) oder einem anderen Verfahren befördert werden
- "X" für Gemeinschaftswaren, die ausgeführt werden.

5. Beispiel 2: Gelegenheitsverkehr Genua/Marseille

Bei ihrem Eintreffen in Marseille gelten die Waren als Nichtgemeinschaftswaren.

- Für in Genua geladene, nicht verbrauchssteuerpflichtige Gemeinschaftswaren: Ausstellung eines T2L oder auf Wunsch der Schifffahrtsgesellschaft Verwendung eines Manifests mit dem Code "C" als Nachweis für den Gemeinschaftscharakter.
- Für in Genua geladene verbrauchssteuerpflichtige Gemeinschaftswaren: Verwaltungsbegleitpapier (AAD). Für diese Waren ist kein zusätzliches T2L-Papier erforderlich.

ANHANG IV

Übereinkommen über das gemeinsame Versandverfahren und über das Einheitspapier

1987 wurden zwischen der Europäischen Gemeinschaft und allen EFTA-Ländern zwei Übereinkommen³² geschlossen, die die Einfuhr, die Ausfuhr und die Beförderung von Waren in die, aus den und zwischen den Ländern der Europäischen Gemeinschaft und den EFTA-Ländern erleichtern. Mit dem einen Übereinkommen (EWG/EFTA-Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987, ABl. L 226, 13.8.1987 + Änderungen) wurde ein gemeinsames Versandverfahren festgelegt, während das andere Übereinkommen (EWG/EFTA-Übereinkommen zur Vereinfachung der Förmlichkeiten im Warenverkehr (einschließlich eines einheitlichen Verwaltungsdokuments - für diesen Handel), ABl. L 134, 22.5.1987 + Änderungen) die Vereinfachung der Förmlichkeiten bei der Einfuhr, Ausfuhr und dem Versand von Waren zum Inhalt hat. In dem vorliegenden Leitfaden werden die Übereinkommen „Übereinkommen“ bzw. „Übereinkommen über das Einheitspapier“ genannt. Das Einheitspapier wird entweder als T1- oder als T2-Dokument ausgestellt, um anzuzeigen, welches Versandverfahren anzuwenden ist.

³² Europäische Freihandelsassoziation: Mitglieder - Island, Norwegen, Schweiz und Liechtenstein. Dieselben Regeln gelten auch für die Visegrad-Länder: Tschechische Republik, Slowakische Republik, Ungarn und Polen.

ANHANG VI

Allgemeine Informationsquellen

Europäische Union

http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/Customs/Customs.htm

Generaldirektion Steuern und Zollunion (TAXUD) der Europäischen Union

http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/Customs/transit/index_en.htm

TAXUD-Internetseite zum Thema Versandverfahren

Nationale Internetseiten zum Thema Zoll

Österreich:	http://www.bmf.gv.at/
Belgien:	http://www.minfin.fgov.be/index.html
Bulgarien:	http://www.customs.government.bg/
Zypern:	http://www.mof.gov.cy/ce
Tschechische Republik:	http://www.cs.mfcr.cz/
Dänemark:	http://www.toldskat.dk/
Estland:	http://www.customs.ee/
Finnland:	http://www.tulli.fi/
Frankreich:	http://www.finances.gouv.fr/DGDDI/
Deutschland:	http://www.Zoll-D.de/
	Zoll-Infocenter: mailto:info@zoll-infocenter.de
Griechenland:	http://www.gsis.gov.gr/
Ungarn:	http://www.vam.hu/
Inland:	http://www.tollur.is/english/default.htm
Irland:	http://www.revenue.ie/
Italien:	http://www.finanze.it/dogane/
Lettland:	http://www.vid.gov.lv/
Litauen:	http://www.cust.lt/
Luxemburg:	http://www.etat.lu/DO/
Malta:	http://www.business-line.com/depofcus/
Niederlande:	http://www.belastingdienst.nl/
Norwegen:	http://www.toll.no/
Polen:	http://www.guc.gov.pl/
Portugal:	http://www.dgaiec.min-financas.pt/sitedgaiecinternet/index.html
Rumänien:	http://www.customs.ro/
Slowakische Republik:	http://www.colnasprava.sk/
Slowenien:	http://www.carina.si
Spanien:	http://www.aeat.es/inicio.htm
Schweden:	http://www.tullverket.se
Schweiz:	http://www.zoll.admin.ch/
Türkei:	http://www.gumruk.gov.tr/
Vereinigtes Königreich:	http://www.hmce.gov.uk/

Nationaler Beratungsdienst: 0845 010 9000

Andere:

Weltzollorganisation:

<http://www.wcoomd.org/ie/index.html>

UN – TIR-Übereinkommen:

<http://www.unece.org/trans/Welcome.html>