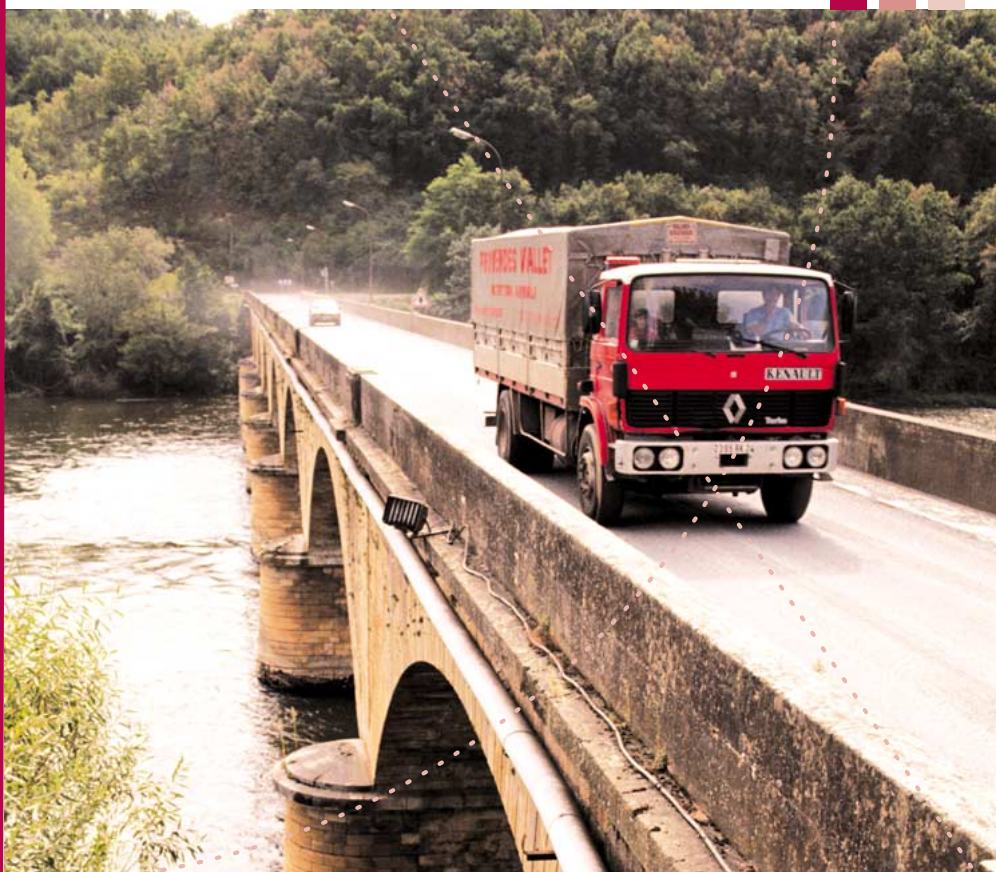


Neue Systeme des Zollversands **für Europa**



Neue Systeme des Zollversands **für Europa**



Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet, Server Europa (<http://europa.eu.int>).

Bibliografische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2001

ISBN 92-828-9354-5

© Europäische Gemeinschaften, 2001
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Printed in Belgium

GEDRUCKT AUF CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER

Inhalt

Allgemeine Einführung	6
Gemeinschaftliches/gemeinsames Versandverfahren	15
Das neue EDV-gestützte Versandverfahren	34
Überarbeitung des TIR-Übereinkommens	45
Weiterführende Lektüre	52

Vorwort



Michel
VANDEN ABEELE
Generaldirektor

Nach den Schlussfolgerungen des ersten nichtständigen Untersuchungsausschusses des Europäischen Parlaments aus dem Jahre 1997 und dem Aktionsplan der Kommission für das Versandverfahren waren die Reform der Versandverfahren und die Einführung des EDV-gestützten Versandverfahrens (New Computerised Transit System – NCTS) zwei der wichtigsten Herausforderungen für mich als Generaldirektor für Steuern und Zollunion.

Da bedeutende Änderungen und die Einführung neuer Konzepte ihre Zeit brauchen, wurde in den letzten Jahren viel Zeit auf die Vorbereitung der erforderlichen Umstellungen verwendet. Dabei bedurfte es gemeinsamer Anstrengungen auf Seiten der Kommissionsdienststellen, der Mitgliedstaaten der Union, unserer Partner in den EFTA- und den Visegrad-Ländern sowie auf Seiten der Wirtschaft. Das Ergebnis dieser eingehenden Zusammenarbeit liegt vor Ihnen. Es vermittelt einen Überblick über alle Änderungen auf dem Gebiet der Versandverfahren.

Wird die bisherige Zusammenarbeit nun durch die vorschriftsmäßige Anwendung der neuen Bestimmungen und die Nutzung des NCTS fortgesetzt, so können wir sicher sein, dass wir Versandverfahren haben, die dem Handel, den Mitgliedstaaten und den Partnerländern der Union in Zukunft gute Dienste leisten werden.



Michel VANDEN ABEELE
Generaldirektor
Generaldirektion Steuern und Zollunion
Europäische Kommission

Allgemeine Einführung

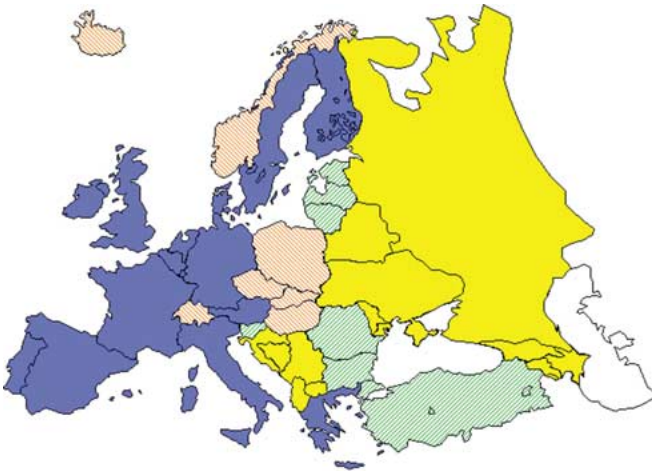
Versandverfahren

Das zollrechtliche Versandverfahren gehört zu den Eckpfeilern der europäischen Integration und liegt im besonderen Interesse der europäischen Unternehmen. Es ermöglicht einen freieren Warenverkehr und erleichtert die zu erfüllenden Zollförmlichkeiten. Dies geschieht durch Aussetzung der Zölle und Steuern, die bei der Einfuhr von Waren in die Gemeinschaft (gemeinschaftliches Versandverfahren), im Handel zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der Europäischen Freihandelsassoziation und den Visegrad-Ländern (im Rahmen des Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren) oder im Handel zwischen den Staaten, die jetzt Vertragspartei des TIR-Übereinkommens sind, eigentlich entstehen. Eine entscheidende Rolle spielt der Zugang zum gemeinsamen Versandverfahren bei der Strategie zur Vorbereitung der Beitritte der mittel- und osteuropäischen Staaten zur Europäischen Union.

Jedes Jahr werden in Europa um die 18 Millionen Versandscheine für das gemeinschaftliche oder das gemeinsame Versandverfahren sowie eine Million Carnets TIR ausgestellt und die Tendenz ist steigend. Diese Dokumente verkörpern Milliarden EUR an Zöllen und anderen Abgaben.

In dieser Einführung werden nach einer kurzen Beschreibung der drei Versandverfahren die Gründe für die Notwendigkeit ihrer Reform erläutert. Ferner wird der Grundgedanke bei der Umstellung der Versandverfahren auf EDV dargelegt, eine ausführliche Darstellung der verschiedenen Änderungen des gemeinschaftlichen und des gemeinsamen Versandverfahrens gegeben, das TIR-Verfahren behandelt und die Einführung des NCTS, des neuen EDV-gestützten Versandverfahrens in Europa, beschrieben.

GEMEINSCHAFTLICHES UND GEMEINSAMES VERSANDVERFAHREN – GEOGRAFISCHER GELTUNGSBEREICH



	Europäische Gemeinschaft (15 Mitgliedstaaten)	+ Andorra und San Marino	= gemeinschaftliches Versandverfahren
	EFTA- und Visegrad- Länder	+ Europäische Gemeinschaft	= gemeinsames Versandverfahren
	Kandidatenländer für den Beitritt zu den Übereinkommen über das gemeinsame Versandverfahren und das Einheitspapier		
	Weitere europäische Staaten		

Gemeinsames und gemeinschaftliches Versandverfahren sowie TIR-Verfahren

Was heißt „gemeinsames Versandverfahren“?

Im gemeinsamen Versandverfahren werden Waren zwischen den 15 Mitgliedstaaten der EG, den EFTA-Ländern (Island, Norwegen und die Schweiz – einschließlich Liechtenstein, soweit in Zollunion mit der Schweiz verbunden) und den vier Visegrad-Staaten (die Tschechische Republik, Ungarn, Polen, die Slowakische Republik) befördert. Seine Rechtsgrundlage ist das Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987. Dabei wird nach dem zollrechtlichen Status der Waren zwischen dem T1- und dem T2-Verfahren unterschieden (siehe Erläuterung im nächsten Absatz).

Was heißt „gemeinschaftliches Versandverfahren“?

Die Rechtsgrundlage des gemeinschaftlichen Versandverfahrens ist der Zollkodex der Gemeinschaften, das gemeinschaftliche Zollgesetz. Das gemeinschaftliche Versandverfahren wird verwendet für:

- die Beförderung von Nichtgemeinschaftswaren, die bei ihrer Einfuhr Zöllen und anderen Abgaben unterliegen – das ist das „externe gemeinschaftliche Versandverfahren“. Das hierfür verwendete Zolldokument wird „T1“ genannt.
- die Beförderung von Gemeinschaftswaren, die in das gemeinsame Versandverfahren (siehe oben) überführt werden und die im Zusammenhang mit ihrer Ausfuhr besonderen Gemeinschaftsmaßnahmen unterliegen; sie sind ebenfalls im „externen gemeinschaftlichen Versandverfahren“ (T1) zu befördern. Dies ist zum Beispiel der Fall bei Erstattungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik oder im Verfahren der Zollrückvergütung sowie bei Erlass oder Erstattung der Einfuhrabgaben.
- die Beförderung von Gemeinschaftswaren, die in der Gemeinschaft beginnt und endet, aber über das Gebiet eines Drittlandes führt (das ist das „interne“ gemeinschaftliche Versandverfahren).

Mit Überführung der Waren in das interne gemeinschaftliche Versandverfahren wird ihr Gemeinschaftsstatus nachgewiesen, so dass bei ihrem erneuten Verbringen in die Gemeinschaft keine Zölle oder anderen Abgaben erhoben werden. Das für das interne gemeinschaftliche Versandverfahren vorgeschriebene Zollpapier ist das „T2“. Das interne gemeinschaftliche Versandverfahren wird auch für den Transport von Gemeinschaftswaren aus oder nach Teilen des Zollgebietes der Gemeinschaft verwendet, die nicht zum Geltungsbereich der Richtlinien über die Steuerharmonisierung gehören, wie die Kanalinseln und die Kanarischen Inseln ⁽¹⁾. In diesen Fällen wird das „T2F“ verwendet.

- die Beförderung von Waren zwischen der Gemeinschaft und Andorra bzw. San Marino, soweit die betreffenden Waren unter die Übereinkommen über eine Zollunion fallen. Ob das externe oder das interne Verfahren anwendbar ist, richtet sich danach, ob bei der Ankunft Zölle fällig sind oder nicht.

Was heißt TIR?

Das TIR-Verfahren („Transports Internationaux Routiers“: Internationale Straßentransporte) dient einem ähnlichen Zweck wie das gemeinschaftliche Versandverfahren, hat aber einen weiteren geografischen Geltungsbereich. Rechtsgrundlage ist das Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR (TIR-Übereinkommen von 1975), das gegenwärtig 64 Vertragsparteien einschließlich der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft hat. Im TIR-Verfahren können Waren durch das Gebiet einer beliebigen Anzahl von Vertragsparteien befördert werden, aber nicht ausschließlich im Gebiet der EG.

Das Verfahren ist an das „Carnet TIR“ gebunden, das Zollanmeldung und Sicherheitsleistung zugleich ist. Gedruckt und verteilt wird es von der Internationalen Straßentransportunion (IRU), an die Verwender ausgegeben von den nationalen bürgenden Verbänden, die hierzu eigens von den zuständigen Stellen der jeweiligen Vertragspartei (im Allgemeinen ihren Zollbehörden) ermächtigt werden.

⁽¹⁾ Die vollständige Liste lautet:

Frankreich: Guadeloupe, Französisch-Guayana, Martinique und Réunion;
Vereinigtes Königreich: die Kanalinseln (Alderney, Guernsey, Jersey, Sark und Herm);
Griechenland: Berg Athos;
Spanien: Kanarische Inseln;
Finnland: Åland-Inseln.

Warum ist eine Reform notwendig?

Schon von jeher sind die Versandverfahren wegen der riesigen Geldbeträge, die betroffen sind, Zielscheibe von Betrügereien gewesen. Mit der Verwirklichung des gemeinschaftlichen Binnenmarktes und dem Wachstum des Welthandels aber hat die Gelegenheit zu solchen Betrügereien zugenommen.

So zeigten sich bei den beiden Ende der 60er Jahre eingeführten Versandverfahren (das gemeinsame und das gemeinschaftliche Versandverfahren) Anfang der 90er Jahre zunehmend Schwächen, denn:

- die papiergestützten Verfahren erwiesen sich als nicht genügend gegen Betrügereien abgesichert;
- es herrschte ein zunehmender Mangel an Verfahrenstransparenz und an Parallelität zwischen den beiden Versandverfahren;
- die Verfahren erwiesen sich als unfähig, besondere Situationen zu meistern, d. h., die Risiken stiegen, während die Zuverlässigkeit abnahm;



© arte wapenaar vlaardingen.nl

- die Verwaltungen waren nicht in der Lage, die geltenden Vorschriften einzuhalten, weil die behördliche Kommunikation und Kooperation untauglich war.

Nach dem im Jahre 1994 vom Rechnungshof vorgelegten Bericht über die Versandverfahren und drei Mitteilungen der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament und den Rat aus den Jahren 1995 und 1996 wurde den Verwaltern und Anwendern der Versandverfahren klar, dass eine Reform unausweichlich geworden war. Diese Notwendigkeit wurde auch bestätigt durch den Bericht des ersten nichtständigen Untersuchungsausschusses des Europäischen Parlaments. Darin wurde eine grundlegende Überprüfung der Versandverfahren gefordert, die zu Änderungen sowohl auf der rechtlichen als auch auf der praktischen Ebene auf der Grundlage der Umstellung des gesamten Systems auf EDV führen sollte.

Beim TIR-Verfahren verhielt es sich ähnlich. Anfang der 90er Jahre war eine erhebliche Zunahme der Betrügereien festzustellen, die große Ausfälle bei den Zoll- und Steuereinnahmen verursachten. Viele dieser Betrugsfälle betrafen Tabak und Alkohol, die hohen Zoll- und Steuersätzen unterliegen. Der auf 50 000 USD festgesetzte Bürgschaftsbetrag war in den meisten dieser Fälle viel zu niedrig, um die Forderungen des Zolls abzudecken. Deshalb wurde am 1. Januar 1994 eine besondere „Tabak/Alkohol“-Bürgschaft über einen Betrag von 200 000 USD eingeführt. Trotzdem war die Lage so gespannt, dass sich die maßgebliche Versicherungsgruppe gezwungen sah, die Versicherung der Tabak- und Alkoholbürgschaften mit Wirkung vom 30. November 1994 zu kündigen. Damit war es nicht mehr möglich, Tabak und Alkohol im TIR-Verfahren zu befördern. Zum 1. April 1996 zogen auch die nationalen bürgenden Verbände einiger Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ihre TIR-Bürgschaften für die empfindlichen Waren zurück, für die beim gemeinschaftlichen Versandverfahren die Verwendung der Gesamtbürgschaft untersagt war, z. B. Rindfleisch, Milch und Sahne sowie Butter. Damit konnten auch diese Waren nicht mehr im TIR-Verfahren in die Gemeinschaft oder aus der Gemeinschaft befördert werden.

Was heißt „EDV-gestütztes Versandverfahren“ (NCTS)?

Ein Schlüsselement bei der Reform des Versandverfahrens ist die Umstellung auf EDV. Eine moderne Zollverwaltung muss sich rasch und flexibel auf die Bedürfnisse der Wirtschaft einstellen und mit den beständigen Änderungen im unternehmerischen Umfeld Schritt halten. Das NCTS dient als Instrument zur Verwaltung und Überwachung der Versandverfahren. Mit leistungsfähigen Computersystemen und elektronischer Übermittlung von Daten wird es eine modernere und effizientere Verwaltung gewährleisten als das papiergestützte System mit seinen nachweislichen Mängeln.

Die Hauptziele des NCTS sind

- Steigerung der Leistungsfähigkeit und Effizienz der Versandverfahren;
- wirksamere Betrugsverhütung und Betrugaufdeckung;
- Beschleunigung und bessere Absicherung der im Rahmen eines Versandverfahrens abgewickelten Vorgänge.

Grundsätzlich sollen im NCTS sowohl externe und interne gemeinschaftliche Versandverfahren als auch gemeinsame Versandverfahren in den Fällen abgewickelt werden, in denen zurzeit das Einheitspapier als „T1“ oder „T2“ verwendet wird.

Das EDV-gestützte System wird also zunächst nicht die vereinfachten Verfahren umfassen, die bei Transporten auf der Schiene, dem Luft- oder Seeweg und durch Rohrleitungen in Anspruch genommen und vorwiegend mit den Dokumenten des betreffenden Beförderers abgewickelt werden.

Da das NCTS für Warenbeförderungen im gemeinschaftlichen und im gemeinsamen Versandverfahren gelten wird, sind insgesamt 22 Länder an dem Projekt beteiligt, das letztlich um die 3 000 europäische Zollstellen miteinander verbinden dürfte.

Inkrafttreten

Das gemeinschaftliche und das gemeinsame Versandverfahren

Die neuen Rechtsvorschriften für das gemeinsame und das gemeinschaftliche Versandverfahren sind bereits in Kraft. Um jedoch dem Zoll und der Wirtschaft genug Zeit zu geben, sich auf die Änderungen einzustellen, wurde beschlossen, die Rechtsvorschriften erst ab 1. Juli 2001 anzuwenden. Eine Ausnahme bilden die Vorschriften über die Gesamtbürgschaft für Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko, die bereits seit dem 1. Januar 2001 anwendbar sind.

Neben den Sondervorschriften über die Gesamtbürgschaft für Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko ⁽²⁾ wurde eine allgemeine Übergangszeit für Vereinfachungen vorgesehen, um den Behörden und der Wirtschaft Zeit zu geben, die vorhandenen Bewilligungen anzupassen oder neue zu erteilen. Diese Übergangszeit endet am 31. Dezember 2001.

Das NCTS

Das NCTS wird nicht von einem auf den anderen Tag vollständig einsatzfähig sein. Es wird keinen „big bang“ geben, sondern eine Übergangsphase, während der das papiergestützte System und das NCTS gleichwertig nebeneinander bestehen, wobei ausschlaggebend sein wird, ob die Abgangsstelle bereits auf EDV umgestellt ist oder nicht. Sobald die Umstellung abgeschlossen ist, werden die „Papiervorschriften“ außer Kraft gesetzt und nur noch die „neuen“ Rechtsvorschriften gelten. Das NCTS ist in einigen Ländern bereits

⁽²⁾ Folgende Waren gelten als besonders betrugsgefährdet:

- Lebende Hausrinder
- Rindfleisch, frisch oder gekühlt sowie gefroren
- Milch und Sahne, eingedickt oder mit Zusatz von Zucker oder anderen Süßmitteln
- Butter und andere Fettstoffe aus der Milch
- Bananen, ausgenommen Mehlbananen, frisch
- Rohr- und Rübenzucker und chemisch reine Saccharose, fest
- unvergällter Ethylalkohol mit einem Alkoholgehalt von 80 Vol.-% oder mehr
- Branntwein, Likör und andere Spirituosen
- Zigaretten, Tabak enthaltend

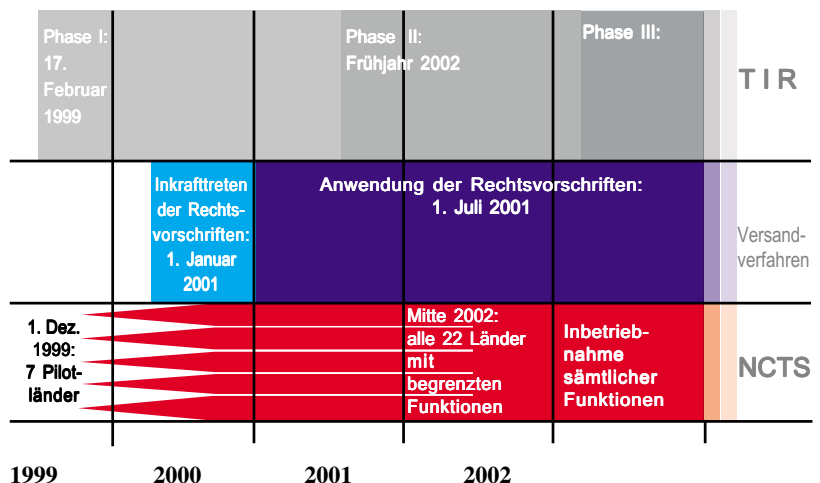
Genauere Angaben über den HS-Code und die Mindestmengen dieser Waren befinden sich in Anhang I der Anlage I des Übereinkommens (für das gemeinsame Versandverfahren) bzw. in Anhang 44c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 (für das gemeinschaftliche Versandverfahren).

angelaufen (Deutschland, Niederlande, Italien, Spanien, die Tschechische Republik, Norwegen und die Schweiz). In diesen Ländern wird seit Anfang des Jahres 2000 von einigen Zollstellen ein System mit begrenzten Funktionen verwendet, das nur die wichtigsten Schritte eines vollständigen Versandvorganges umfasst. Die Rechtsgrundlage dieser Phase II sind Vorschriften, die seit dem 31. März 1999 anwendbar sind. Bis Mitte 2003 wird das NCTS schrittweise auf alle Zollstellen in allen Ländern ausgeweitet. Die Rechtsvorschriften für die Phase III sind ab dem 1. Juli 2001 anwendbar.

TIR

Phase I der Überarbeitung des TIR-Übereinkommens von 1975 ist am 17. Februar 1999 in Kraft getreten. Phase II wurde im Oktober 2000 angenommen und wird im Jahr 2002 anwendbar werden. Im Laufe des Jahres 2001 werden die Verhandlungen über Phase III aufgenommen.

Die Reform der Versandverfahren ist zeitlich folgendermaßen gestaffelt:



Gemeinschaftliches/gemeinsames Versandverfahren

Einleitung

In diesem Kapitel werden die Leitgedanken der Reform des gemeinschaftlichen und des gemeinsamen Versandverfahrens sowie die neuen Rechtsvorschriften und operationellen Maßnahmen vorgestellt.

Die Grundzüge der Reform des Versandverfahrens

Die Reform hat drei Zielrichtungen:

- qualitative Verbesserung des Versandrechtes, d. h.
 - klarere Darstellung des Rechtsrahmens mit eindeutiger Festlegung der Rechte und Pflichten der Beteiligten sowie des Zolls;
 - möglichst weitgehende Harmonisierung des gemeinschaftlichen und des gemeinsamen Versandverfahrens;
 - bessere Einbindung der Vorschriften über das gemeinschaftliche Versandverfahren in den Rechtsrahmen des Zollkodex der Gemeinschaften;
- wirksamere und einheitlichere Anwendung des Versandrechtes durch
 - verstärkten Einsatz der nationalen Verwaltungen für das tatsächliche Funktionieren der Verfahren;
 - Optimierung der Anwendung der verfügbaren operationellen Maßnahmen (durch Nutzung der Möglichkeiten des Programmes „Zoll 2002“);
- Umstellung der Versandverfahren auf EDV,
 - um eine bessere Verwaltung und Überwachung der Verfahren zu gewährleisten;
 - um ihren Ablauf zu beschleunigen.

Qualitative Verbesserung des Versandrechtes

In ihrer Fassung vor der Reform waren die Rechtsbestimmungen über das gemeinschaftliche und das gemeinsame Versandverfahren ein Gemisch aus den für das Regelverfahren geltenden Grundregeln, Förmlichkeiten und Kontrollen und den Vereinfachungen oder Erleichterungen, die in bestimmten Fällen gewährt werden konnten. Dabei wurden die Zuverlässigkeit des Beteiligten, die Risiken, die sich aus den zu befördernden Waren oder aus dem gewählten Verkehrsträger ergeben, nicht in vollem Umfang berücksichtigt.

Mit der Reform sind die Regeln für das gemeinschaftliche und das gemeinsame Versandverfahren nach einheitlichen Prinzipien neu gefasst worden, um ihre Interoperabilität zu verbessern und die Rechte und Pflichten der Beteiligten klar und transparent zu machen. Der neue Ansatz hat eine Umstrukturierung der bestehenden Rechtsvorschriften und ihren weitgehenden Ersatz durch neue, konsolidierte Bestimmungen erforderlich gemacht. Insbesondere waren die Anlagen zu dem Übereinkommen über das gemeinsame Versandverfahren insgesamt neu zu fassen. Außerdem wurden Bestimmungen über die Art und Weise der Abgabe einer Versandanmeldung bei Verwendung von Informatikverfahren und des auf EDV umgestellten Versandverfahrens eingefügt.



Kontrollen unterwegs

© Luuk Van der Lee

Der Aufbau der neuen Rechtsvorschriften

Mit den neuen Bestimmungen wird eine klare Unterscheidung zwischen dem Regel- oder Standardversandverfahren und den Vereinfachungen getroffen. Außerdem wird insbesondere bei der Sicherheitsleistung berücksichtigt, ob es sich um normale Waren oder Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko handelt.

Das Regelversandverfahren

Das Regelversandverfahren wird von Beteiligten verwendet, über die noch keine Unterlagen vorliegen, die nicht die Voraussetzungen für eine Vereinfachung erfüllen oder die das Versandverfahren nur gelegentlich anwenden. Das Regelverfahren umfasst:

- die Gestellung der Waren beim Zoll zur Prüfung bei Abgabe der Versandanmeldung;
- die Gestellung der Waren und der Begleitpapiere bei allen Durchgangszollstellen sowie der Bestimmungsstelle;
- die Leistung einer Sicherheit für jedes einzelne Versandverfahren in Höhe des gesamten Betrages der Zölle und anderen Abgaben (die so genannte „Einzelsicherheit“);
- die Verpflichtung zum Anbringen eines Zollverschlusses am Beförderungsmittel oder am Behälter zur Nämlichkeitssicherung;
- die Verpflichtung zur Einhaltung einer wirtschaftlich gerechtfertigten Beförderungsrouten bzw. einer verbindlichen Route bei Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko;
- die Frist, innerhalb der die Waren – unter Berücksichtigung der Beförderungsrouten und des Beförderungsmittels – bei der Bestimmungsstelle gestellt werden müssen;

Die möglichen Vereinfachungen umfassen:

- die Verwendung einer Gesamtbürgschaft oder die Befreiung von der Sicherheitsleistung;
- die Verwendung besonderer Ladelisten;
- die Verwendung besonderer Verschlüsse;
- die Befreiung von der verbindlichen Beförderungsrouten bei Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko;
- den Status eines zugelassenen Versenders und/oder zugelassenen Empfängers;
- besondere Vereinfachungen für Beförderungen im Eisenbahnverkehr und in Großbehältern, auf dem Seeweg, auf dem Luftweg oder durch Rohrleitungen;
- weitere Vereinfachungen aufgrund bi- oder multilateraler Vereinbarungen zwischen den Ländern (Artikel 6 des Übereinkommens, Artikel 97 Absatz 2 des Zollkodex).

Allgemeine Voraussetzungen einer Vereinfachung

Die Bewilligung wird nur Personen erteilt, die

- ihren Sitz im Gebiet einer Vertragspartei haben (d. h., das Unternehmen ist dort eingetragen und Prüfungen können dort vorgenommen werden);
- das gemeinschaftliche oder das gemeinsame Versandverfahren regelmäßig in Anspruch nehmen oder von denen die Zollbehörden wissen, dass sie ihren Verpflichtungen nachkommen können;
- keine schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen die Zoll- oder Steuervorschriften begangen haben.

- die obligatorische Angabe der Warennummer nach dem Harmonisierten System (HS-Code)
 - für Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko oder
 - für Waren, die nicht nur zum Versandverfahren, sondern zugleich noch zu einem anderen Zollverfahren angemeldet werden (z. B. dem Ausfuhrverfahren), für das der HS-Code anzugeben ist.

Vereinfachungen

Es gibt verschiedene Arten von Vereinfachungen, die dazu ausdrücklich zugelassenen Beteiligten gestatten, teilweise von den oben genannten Elementen (siehe Kasten) abzuweichen, vorausgesetzt,

- die allgemeinen Voraussetzungen (siehe Kasten) sowie die besonderen Voraussetzungen der jeweiligen Vereinfachung sind erfüllt;
- für die betreffende Vereinfachung ist eine Bewilligung erteilt worden. Sind die Voraussetzungen, unter denen sie erteilt wurde, nicht mehr erfüllt, so wird die Bewilligung zurückgenommen.

Im Bewilligungsverfahren prüft der Zoll die Erfüllung der allgemeinen und der besonderen Voraussetzungen der betreffenden Vereinfachung.

Das System der Sicherheitsleistung

Ausgangspunkt des Systems der Sicherheitsleistung ist, dass für jeden Versandvorgang eine Einzelsicherheit zu hinterlegen ist, die den vollen Betrag der auf dem Spiel stehenden Zölle und anderen Abgaben wie Mehrwert- oder Verbrauchsteuern abdeckt. Bei Erfüllung sehr strenger Kriterien kann die Einzelsicherheit durch eine Gesamtbürgschaft ersetzt werden, die für mehrere Versandvorgänge gleichzeitig geleistet wird.

Einzelsicherheit

Eine Einzelsicherheit kann als Barsicherheit, durch Stellen eines Bürgen⁽³⁾ oder mit Sicherheitstiteln geleistet werden, wobei jeder Titel einem festgesetzten Betrag (7 000 EUR) entspricht.

Nach der Reform wird die Einzelsicherheit nach dem höchsten Zollsatz berechnet, der im Abgangsland für die betreffende Ware gilt. Für bestimmte Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko sind Mindestsätze⁽⁴⁾ zu verwenden.

Die vor der Reform zulässige Pauschalsicherheit in Höhe von 7 000 EUR für eine Warensendung unabhängig von der tatsächlichen Abgabenhöhe kann nicht mehr verwendet werden. Künftig ist die entsprechende Anzahl von Sicherheitstiteln vorzulegen, um den gesamten Betrag der auf dem Spiel stehenden Zölle und anderen Abgaben abzudecken. Ihre Gültigkeit ist auf höchstens ein Jahr befristet.

Gesamtbürgschaft

Eine Gesamtbürgschaft deckt eine Vielzahl von Versandvorgängen ab. Die bestehenden Vorschriften wurden grundlegend geändert, um ein Gleichgewicht zwischen dem finanziellen Risiko des Zolls und den Belastungen der Beteiligten zu finden.

Danach wird mit der Gesamtbürgschaft nunmehr der Höchstbetrag an Zöllen und anderen Abgaben abgedeckt, die nach früheren Vorgängen sowie der anzunehmenden weiteren Geschäftsentwicklung innerhalb eines Zeitraumes von mindestens einer Woche entstehen können. Dieser Höchstbetrag wird als „Referenzbetrag“ bezeichnet. Der Beteiligte darf diesen Betrag bei seinen Verfahren nicht überschreiten, ohne eine zusätzliche Sicherheit zu leisten.

Natürlich müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein, bevor einem Beteiligten gestattet wird, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Je höher die Risiken, umso strenger und zahlreicher sind die zu erfüllenden Kriterien.

⁽³⁾ Ein Bürge ist eine natürliche oder juristische Person, die sich schriftlich verpflichtet, selbstschuldnerisch und gesamtschuldnerisch mit dem Hauptverpflichteten den Betrag der Zölle und Abgaben zu entrichten, der fällig wird, wenn ein Versandverfahren nicht ordnungsgemäß beendet wird. Voraussetzung ist, dass der Betreffende in einem der 22 Länder des Übereinkommens seinen Sitz hat und vom Zoll als Bürge anerkannt ist.

⁽⁴⁾ Informationen über die Mindestsätze für Waren mit erhöhtem Betrugsrisiko sind Anhang I der Anlage I des Übereinkommens (für das gemeinsame Versandverfahren) bzw. Anhang 44c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 (für das gemeinschaftliche Versandverfahren) zu entnehmen.

Reduzierte Bürgschaft

Die tatsächliche Höhe der Gesamtbürgschaft kann vom Zoll auf 100 %, 50 % oder 30 % des „Referenzbetrages“ festgesetzt werden. Er kann den Beteiligten auch von der Sicherheitsleistung befreien. Die tatsächliche Höhe der Reduzierung hängt ab von den jeweiligen Risiken, den Unterlagen des Beteiligten usw. (vgl. Kästen auf den Seiten 22 und 23).

Das neue System der Sicherheitsleistung beruht auf den Risiken, mit denen die von dem jeweiligen Beteiligten (dem Hauptverpflichteten) durchgeführten tatsächlichen Beförderungen im Versandverfahren behaftet sind; je höher die Risiken, umso strenger die Bedingungen der Sicherheitsleistung

Vorübergehendes Verbot der Gesamtbürgschaft

In besonderen Situationen kann diese maßgeschneiderte Behandlung der einzelnen Beteiligten nicht aufrechterhalten werden, sondern es müssen allgemeine, vom jeweiligen Hauptverpflichteten unabhängige Maßnahmen ergriffen werden.

Es kann notwendig sein, darauf zu bestehen, dass für die Beförderung bestimmter hochsteuerbarer, d. h. mit hohem Risiko behafteter Waren wie beispielsweise Tabak in keinem Fall eine Reduzierung des tatsächlichen Betrages der Gesamtbürgschaft unterhalb des Referenzbetrages zulässig ist. Diese Maßnahme kann ergriffen werden, wenn alles darauf hindeutet, dass ein außerordentlich großes Betrugsrisiko besteht. Erweist sich sogar diese Maßnahme zum Schutz der Einnahmen als nicht ausreichend, so kann auch die Inanspruchnahme der Gesamtbürgschaft für die Beförderung der betreffenden Waren völlig untersagt werden.

Die neuen Rechtsbestimmungen legen die besonderen Voraussetzungen fest, unter denen diese außerordentlichen Maßnahmen ergriffen werden können

KRITERIEN FÜR DIE REDUZIERUNG DER GESAMTBÜRGSCHAFT BZW. DIE BEFREIUNG VON DER SICHERHEIT

NORMALE WAREN

Kriterien	% Bürgschaftssumme			
	100 %	50 %	30 %	Befreiung
1. Gesunde finanzielle Lage		√	√	√
2. Ausreichende Erfahrung (in Jahren)		√(1)*	√(2)*	√(3)*
3. Sehr enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden	Keine zusätzlichen Vorausset- zungen	--	√	√
4. Kontrolle über die Beförderungen		--	--	√
5. Ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit, um die Verpflichtungen als Hauptverpflichteter zu erfüllen		--	--	√
		--	--	√

* Dieser Zeitraum wird jeweils um ein Jahr verkürzt, wenn der Hauptverpflichtete seine Versandanmeldung EDV-gestützt abgibt.

WAREN MIT ERHÖHTEM BETRUGSRISIKO

Kriterien	% Bürgschaftssumme			
	100 %	50 %	30 %	keine Befreiung
1. Gesunde finanzielle Lage	√	√	√	
2. Ausreichende Erfahrung (in Jahren)	√(1)*	√ (2)*	√ (3)*	
3. Sehr enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden	√ oder √	√	√	
4. Kontrolle über die Beförderungen		√	√	
5. Ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit, um die Verpflichtungen als Hauptverpflichteter zu erfüllen	--	--	√	

* Dieser Zeitraum wird jeweils um ein Jahr verkürzt, wenn der Hauptverpflichtete seine Versandanmeldung EDV-gestützt abgibt.

Befreiung von der Sicherheitsleistung für bestimmte Beförderungsarten

Eine Sicherheitsleistung ist nicht erforderlich für Versandverfahren, die auf dem Luftweg, dem Rhein und den Rhein-Wasserstraßen, durch Rohrleitungen oder von den nationalen Eisenbahngesellschaften der Teilnehmerländer des Übereinkommens über das gemeinsame Versandverfahren durchgeführt werden. Bei der Beförderung mit der Bahn gilt diese Befreiung jedoch nur für die Fälle, in denen ein vereinfachtes Verfahren angewandt wird (siehe Seite 31 unter „Herausforderungen für die Zukunft“).

© artie wapenaar vlaardingen-nl



Die Behandlung von Beförderungen zwischen Gemeinschaftshäfen richtet sich danach, ob sie im Linienverkehr erfolgen oder nicht.

Die vor der Reform geltende Befreiung von der Sicherheitsleistung für den Seeverkehr wurde zurückgenommen, außer für Beförderungen im vereinfachten gemeinschaftlichen Versandverfahren im Linienschiffsverkehr (siehe Kasten).

Innergemeinschaftliche Beförderungen auf dem Seeweg

Die Vorschriften für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 75/98 vom 12. Januar 1998 (ABl. L 7 vom 13.1.1998) geändert, die seit dem 1. Juli 1998 in Kraft ist. Die neuen Bestimmungen beziehen sich auf:

„Linierverkehr“ zwischen Gemeinschaftshäfen. Linierverkehr ist ein Seeverkehrsdienst, der von Zollbehörden auf Antrag der betroffenen Schifffahrtsgesellschaft genehmigt wurde. In diesen Fällen sind Nichtgemeinschaftswaren im gemeinschaftlichen Versandverfahren zu befördern. Dies ist entsprechend zu dokumentieren, und es ist eine Sicherheit zu leisten. Alle anderen Waren gelten auch ohne Nachweis als Gemeinschaftswaren, es sei denn, der Zoll ermittelt das Gegenteil.

„Nichtlinienverkehr“ ist jeder andere Seeverkehrsdienst, bei dem die Waren als Nichtgemeinschaftswaren behandelt werden und beim Verbringen in das Zollgebiet der Gemeinschaft zollpflichtig sind, es sei denn, durch entsprechende Unterlagen (z. B. ein T2L-Dokument) wird nachgewiesen, dass es sich um Gemeinschaftswaren handelt.

Beendigung und Erledigung eines Versandverfahrens

Mit der Reform ist die Unterscheidung zwischen der „Beendigung“ und der „Erledigung“ eines Versandverfahrens eingeführt worden. Damit werden Umfang und Grenzen der Verpflichtungen des Hauptverpflichteten klar festgelegt und insbesondere gewährleistet, dass seine Haftung auf diejenigen Ereignisse beschränkt ist, die bis zum Ende des Verfahrens, nicht mehr jedoch im Anschluss daran eintreten.

Die Beendigung eines Versandvorgangs ist definiert als der Zeitpunkt, in dem die Waren der Bestimmungsstelle mit allen Begleitpapieren ordnungsgemäß gestellt werden. Obwohl jedoch der Beförderungsvorgang in diesem Zeitpunkt als beendet gilt, ist das Verfahren noch nicht automatisch erledigt. Dies geschieht erst, wenn die Zollbehörden des Abgangslandes die der Abgangsstelle vorliegenden Angaben mit jenen vergleichen, die von der Bestimmungsstelle zurückgeschickt werden, und feststellen können, dass das Verfahren tatsächlich ordnungsgemäß beendet wurde.

Sowohl rechtliche als auch operationelle Maßnahmen sollen sicherstellen, dass ein Versandverfahren nach Feststellung seiner ordnungsgemäßen Beendigung zügig erledigt wird.

Beim papiergestützten Kontrollsystem kann der Hauptverpflichtete einen Alternativnachweis vorlegen, falls nach zwei Monaten noch immer kein Nachweis für die ordnungsgemäße Beendigung des Verfahrens vorliegt. Dazu kann er ein zusätzliches Exemplar des Einheitspapiers verwenden und dieses von der Bestimmungsstelle gleichzeitig mit dem Original, das über den Amtsweg der Zollstellen zurückgeschickt wird, abstempeln lassen.

Ist nach vier Monaten noch immer kein Nachweis eingegangen, so muss die Abgangsstelle das Suchverfahren einleiten. Dabei werden die Bestimmungsstelle sowie gegebenenfalls die Durchgangszollstellen um Informationen gebeten, um feststellen zu können, ob das Verfahren beendet wurde oder nicht. Wurde es nicht beendet, so ist

der Ort des Entstehens der Zoll- und Abgabenschuld zu ermitteln, um damit festzustellen, welches Land für die Erhebung der Zölle und anderen Abgaben bei den Zollschuldnern zuständig ist.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Zollbehörden befugt sind, jederzeit und für jedes Dokument eine Nachprüfung zu veranlassen.

Erhebung der Zölle und anderen Abgaben

Im gemeinschaftlichen und im gemeinsamen Versandverfahren wird nunmehr im Wesentlichen nach denselben Regeln ermittelt,

- ob und, wenn ja, wo eine Zollschuld entstanden ist, d. h. Zölle und andere Abgaben fällig geworden sind, weil Waren verschwunden sind oder der Hauptverpflichtete seine Pflichten nicht erfüllt hat;
- wer für die Erfüllung dieser Schuld haftet (in jedem Fall der Hauptverpflichtete, aber es kann noch weitere Zollschuldner geben);
- welche Behörde in welchem Land die Erhebung der geschuldeten Beträge einleiten sollte, d. h., an wen die Zölle und anderen Abgaben zu zahlen sind.

Ist es nach zehn Monaten (dem für ein Suchverfahren normalerweise erforderlichen Zeitraum) nicht gelungen, den Ort, an dem die Zollschuld entstanden ist, zu ermitteln, so gilt das Abgangsland (bzw. das Land des Eingangs der Waren) als zuständig. Dieses Land leitet das Erhebungsverfahren gegen die Schuldner oder die Inanspruchnahme des Bürgen ein und vereinnahmt den Abgabenbetrag.

Stellt sich später heraus, dass die Schuld tatsächlich in einem anderen Land als demjenigen entstanden ist, in dem der Betrag vereinnahmt wurde, und erhebt nun das tatsächlich zuständige Land die betreffenden Zölle und anderen Abgaben, so wird dem Schuldner zur Vermeidung einer Doppelzahlung der zunächst vereinnahmte Betrag von den Behörden des Landes, das den Betrag eingezogen hatte, erstattet ⁽⁵⁾.

Positiver Handlungsbedarf

Neue Rechtsvorschriften sind nicht Selbstzweck: es kommt auf ihre vorschriftsmäßige, einheitliche und wirksame Anwendung an. Alle beteiligten Parteien müssen ihren Teil beitragen und ihre Pflichten erfüllen, um das Ziel der Reform zu erreichen und das dringend notwendige sichere und kontrollierbare Umfeld zu schaffen. Da die Versandverfahren internationale Vorgänge sind, die die Gleichbehandlung der Beteiligten in allen teilnehmenden Ländern erfordern, müssen die verschiedenen Zollverwaltungen zusammenarbeiten, als wären sie eine einzige. Der Rat der Europäischen Union hat diesen Gedanken ebenso wie der Gemischte Ausschuss EG-EFTA ⁽⁶⁾ durch Entschlüsse unterstrichen, in denen dem operationellen Teil der Versandreform die größte Bedeutung beigemessen wird.

Die Instrumente zur Erreichung dieses Zieles stehen sowohl auf gemeinschaftlicher als auch auf nationaler Ebene zur Verfügung. Die Kommission handelt in dieser Hinsicht im Rahmen des Programmes „Zoll 2002“ ⁽⁷⁾. Aber die meisten praktischen Maßnahmen zur Verbesserung der Funktionsweise des Versandverfahrens liegen nach wie vor in der unmittelbaren Verantwortung der nationalen Verwaltungen, insbesondere die Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen.

⁽⁵⁾ Soweit das gemeinschaftliche Versandverfahren betroffen ist, bezieht sich das Erstattungssystem lediglich auf die geschuldeten anderen Abgaben, nicht auf die Zollschuld.

⁽⁶⁾ Der Ausschuss, der das Übereinkommen über das gemeinsame Versandverfahren verwaltet.

⁽⁷⁾ Das Programm „Zoll 2002“ hat das vormalige Programm „Zoll 2000“ und das Ausbildungsprogramm „Matthäus“ abgelöst.

Operationelle Verbesserungen

Die wichtigsten neuen Instrumente auf der operationellen Ebene dienen dazu,

- Management und Zusammenarbeit der Verwaltungen zu verbessern, wie zum Beispiel die Ernennung der nationalen Koordinatoren und Beauftragten für das Versandverfahren. Das Verzeichnis ihrer Namen und Anschriften wird laufend aktualisiert und kann über die Europa-Webseite der Kommission abgefragt werden (http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_do/info_doc.htm).

Zu den Aufgaben der nationalen Koordinatoren für das Versandverfahren gehört unter anderem die Ausarbeitung eines nationalen Management- und Kontrollplans für jedes Jahr, der verdeutlicht, wie das System funktioniert, wo Verbesserungen erzielt wurden und welche noch notwendig sind;

- die neuen Rechtsvorschriften zu erläutern und anzuwenden, beispielsweise durch Erarbeitung eines gemeinsamen „Handbuchs für das Versandverfahren“ für alle Länder. Seine Veröffentlichung (mit einer Internetfassung) ist für 2001 vorgesehen. Auf diese Weise soll eine vorschriftsgemäße und einheitliche Anwendung des neuen Versandrechtes durch den Zoll und die Beteiligten in allen Teilnehmerländern gewähr-

Eine Ausbildungsrunde



© Foto EU

leistet werden. Die Anwender werden mit diesem Handbuch über eine vollständige, in sich geschlossene Erläuterung des Verfahrens verfügen;

- die Überwachung und Kontrolle der Versandverfahren durch den Zoll zu verbessern, zum Beispiel durch:
 - das Vorwarnsystem (ein aktualisiertes und verbessertes System der Vorabmitteilung, mit der die Abgangsstelle der Bestimmungsstelle die Ankunft von Waren mit hohem Risiko ankündigt);
 - eine verwaltungsübergreifende Datenbank über echte, verlorene, gestohlene und gefälschte Zollstempel und Zollverschlüsse, vorausgefertigte Versandanmeldungen und Bürgschaftsbescheinigungen (das so genannte „TCT-System“);



© Österreichisches Finanzministerium

*Anbringen eines
Zollverschlusses*

- die Partnerschaft mit der Wirtschaft auszubauen. Dies betrifft die 1997 gegründete Kontaktgruppe Versandverfahren ⁽⁸⁾, die zweimal im Jahr zur Erörterung der laufenden Reform und ihrer konkreten Fortschritte zusammentrat. Diese Gruppe wird zum Zwecke des Informationsaustausches über das Funktionieren des neuen Versandverfahrens fortbestehen.

⁽⁸⁾ Diese Gruppe besteht aus Vertretern der auf gemeinschaftlicher und/oder europäischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände, der nationalen Zollverwaltungen und der Kommissionsdienststellen.

Herausforderungen für die Zukunft

Die Reform des Versandverfahrens im Eisenbahnverkehr und in Großbehältern

Ein weiterer Teil der Reform betrifft die Reform des Versandverfahrens bei der Warenbeförderung im Eisenbahnverkehr. Es gibt verschiedene Gründe, auch diesen Teil des Versandrechtes neu zu fassen. Nach vielen Jahren der Anwendung ist es an der Zeit, die den nationalen Eisenbahngesellschaften gewährten Vereinfachungen und die Art und Weise, in der diese ihre Verpflichtungen erfüllen, zu überprüfen. Daneben ist es erforderlich geworden, schärfere Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, um den Eisenbahnversand vor Zollbetrug zu schützen, und das Verfahren im Lichte des veränderten Umfeldes zu überprüfen (insbesondere als Ergebnis der Liberalisierung des Eisenbahnsektors und der Gründung privater Eisenbahngesellschaften, die grenzüberschreitend tätig sein können).

Die Reform des Versandverfahrens im Eisenbahnverkehr ist das Hauptanliegen im Jahr 2001.

Die Erweiterung des Übereinkommens über das gemeinsame Versandverfahren und der Europäischen Union

Am 1. Juli 1996 wurde das Übereinkommen EG-EFTA über das gemeinsame Versandverfahren auf die vier Visegrad-Länder ausgedehnt (d. h. die Tschechische Republik, Ungarn, Polen und die Slowakische Republik). Vorbereitet wurde der Beitritt dieser Länder zu dem Übereinkommen durch eine mit Mitteln des EG-Phare-Programmes finanzierte eingehende technische Unterstützung.

Das gleiche Konzept dient nun zur Vorbereitung der nächsten Ländergruppe: Estland, Lettland, Litauen, Bulgarien, Rumänien, Slowenien und – wiewohl unter leicht veränderten Bedingungen – die Türkei.

Allerdings haben das Europäische Parlament und die Kommission beschlossen, vor Abschluss der Versandreform und der Umstellung des Versandverfahrens auf EDV keine weiteren Länder zum Beitritt zum Übereinkommen über das gemeinsame Versandverfahren einzuladen. Die Anforderungen, denen diese Länder genügen müssen, und die ihnen zugedachten Ausbildungsmaßnahmen werden also bereits auf dem revidierten und computergestützten Versandverfahren beruhen.

© Foto EU



Sitzung der Arbeitsgruppe EG-EFTA „Gemeinsames Versandverfahren“

Neues europäisches Übereinkommen über zollrechtliche Vereinfachungen

Mit der fortschreitenden wirtschaftlichen und politischen Integration Europas wird es immer fraglicher, ob Europa tatsächlich drei verschiedene Versandverfahren braucht (das gemeinschaftliche und das gemeinsame Versandverfahren sowie das TIR-Verfahren). Einfachere Verwaltung der Verfahren etwa durch NCTS sowie die zunehmende Parallelität zwischen gemeinschaftlichem und gemeinsamem Versandverfahren werden schrittweise zu einem „paneuropäischen“ Versandverfahren führen, wie es im Abschlussbericht des nichtständigen Untersuchungsausschusses des Europäischen Parlaments gefordert wurde.

Die beiden wichtigsten Säulen eines solchen paneuropäischen Versandverfahrens wären:

- ein umfassendes europäisches Übereinkommen über alle Aspekte der zollrechtlichen Vereinfachungen in Europa (Versandverfahren, Einheitspapier/Einheitsnachricht ⁽⁹⁾, Erleichterung der Förmlichkeiten und Kontrollen an den Grenzen usw.);
- ein umfassendes Verfahren der Verwaltung und der Beschlussfassung, das eine ausgewogene Vertretung aller Teilnehmerländer gewährleistet und das bisherige System ändert, das für alle Entscheidungen Einstimmigkeit erfordert und damit jede Änderung des Übereinkommens zu einem mühseligen und langwierigen Prozess macht.

⁽⁹⁾ Einheitspapier – Single Administrative Document (SAD) – Einheitsnachricht – Single Administrative Message (SAM).

Das neue EDV-gestützte Versandverfahren



PC mit NCTS-Anwendung

© Foto EU

Einleitung

In diesem Kapitel werden die Vorteile des NCTS und die Verpflichtungen der Beteiligten und des Zolls beschrieben. Anschließend wird die Funktionsweise des Systems erläutert.

Welche Vorteile bietet das NCTS der Wirtschaft?

Das System bietet den Beteiligten in der Wirtschaft zahlreiche Vorteile, insbesondere

- besserer Service, d. h.
 - weniger Zeitverlust durch Warten in Zollstellen, denn die Anmeldung wurde bereits elektronisch vorausgeschickt,
 - mehr Flexibilität bei der Form der Anmeldung;

- zügigere Erledigung des Versandverfahrens, weil die Rücksendung des Exemplares Nr. 5 in Papierform auf dem Postweg nicht mehr erforderlich ist, sondern lediglich eine elektronische Nachricht verschickt wird, so dass auch die Sicherheitsleistung schneller freigegeben werden kann;
- Rückgang der hohen Kosten der papiergestützten Anmeldung;
- größere Transparenz des Versandvorgangs;
- kein Zeitverlust bei der Bestimmungsstelle, weil der Zoll schon vor dem Eintreffen der Waren entschieden haben wird, ob eine Beschau erforderlich ist oder nicht, so dass der Beteiligte auf diese Entscheidung nicht mehr zu warten braucht.

Neben diesen allgemeinen Vorteilen, die allen Beteiligten zugute kommen, haben an das NCTS angeschlossene zugelassene Versender noch den besonderen Vorteil, dass die beim papiergestützten Verfahren notwendigen Förmlichkeiten entfallen, weil alle Vereinfachungen unmittelbar vom System verwaltet werden.

Welche Vorteile bietet das NCTS dem Zoll?

- Bessere Kommunikation und Koordination mit den beteiligten Zollverwaltungen;
- sich ständig wiederholende Tätigkeiten brauchen nur noch einmal ausgeführt zu werden, was den Zeitaufwand und das mit Wiederholungen verbundene Fehlerrisiko verringert;
- ein rationelleres System, bei dem die Bearbeitungszeiten kürzer und die Verfahren flexibler werden;

- Vereinheitlichung der operationellen Entscheidungskriterien, womit eine große Anzahl interner Verfahren und unterschiedlicher Auslegungen bei der Regelanwendung entfällt;
- Verfügbarkeit eines direkt vom Zoll verwalteten Systems, das mehr Sicherheit, eine zügigere Verwaltung der Vorgänge, zuverlässigere Daten und eine bessere Überwachung der Versandvorgänge bietet.

Außerdem profitiert der Beteiligte natürlich auch indirekt von den Vorteilen, die das NCTS dem Zoll bietet, genauso wie der Zoll indirekt von den Vorteilen profitiert, die direkt den Beteiligten zugute kommen.

Welche Beteiligten können das NCTS nutzen?

Grundsätzlich kann jeder Beteiligte NCTS verwenden. Voraussetzung für den Anschluss an das NCTS ist lediglich die Anwendung der für die Kommunikation zwischen den Unternehmen und dem Zoll entwickelten Verfahren des elektronischen Datenaustausches (EDI).

Worin bestehen die Pflichten des Zolls?

Die Zollverwaltungen müssen

- die geeignete Computerinfrastruktur schaffen bzw. an die Anforderungen des NCTS anpassen einschließlich der Kompatibilität mit dem gemeinsamen Kommunikationsnetz (CCN/CSI);
- einen Dienst für die Aufrechterhaltung des Betriebes der Computeranwendungen einrichten (Helpdesk);
- Maßnahmen zur Integration des NCTS in die vorhandenen Verfahrens- und Organisationsstrukturen formulieren und entwickeln;
- angemessene Ausbildungsmaßnahmen für Zollbedienstete und Wirtschaftsbeteiligte entwickeln und einführen.

Verfahrensabwicklung

Die wichtigsten Elemente und Nachrichten eines NCTS-Vorganges

Vor der Darstellung der Einzelheiten soll ein Überblick über die wichtigsten Elemente und Nachrichten bei einem NCTS-gestützten Versandvorgang gegeben werden:

- die Versandanmeldung, auf Papier oder in elektronischer Form;
- die Versandbezugsnummer (MRN), eine einmalige Registrierungsnummer, die das System der Versandanmeldung zur Identifizierung des Vorgangs zuweist;
- das Versandbegleitdokument, das die Waren von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstelle begleitet;
- die „Vorabankunftsanzeige“, mit der die Abgangsstelle der in der Anmeldung angegebenen Bestimmungsstelle den Vorgang anzeigt;
- die „Vorabdurchgangsanzeige“, die die Abgangsstelle an die in der Anmeldung angegebene/n Durchgangszollstelle/n ⁽¹⁰⁾ schickt, um den vorgesehenen Grenzübergang einer Warensendung anzukündigen;
- die „Grenzübergangsanzeige“, die die tatsächlich passierte Durchgangszollstelle nach Prüfung der betreffenden Warensendung versendet;
- die „Eingangsbestätigung“, die die tatsächliche Bestimmungsstelle der Abgangsstelle übermittelt, sobald die Waren eingetroffen sind;
- die „Kontrollergebnisnachricht“, die von der tatsächlichen Bestimmungsstelle nach Prüfung der Waren an die Abgangsstelle geschickt wird.

⁽¹⁰⁾ Eine Durchgangszollstelle ist eine an einer Außengrenze der Gemeinschaft oder eines der Teilnehmerländer des Übereinkommens über das gemeinsame Versandverfahren gelegene Zollstelle.

Es ist hervorzuheben, dass das System alle denkbaren Kombinationen von Regel- und vereinfachten Verfahren beim Abgang und bei der Bestimmung der Waren abdeckt.

Abgangsstelle

Die Versandanmeldung wird bei der Abgangsstelle in Papierform (mit Eingabe der Daten in das System durch die Zollstelle, siehe Diagramm 1) oder EDV-gestützt (siehe Diagramm 1 bzw. Diagramm 2 bei einem vereinfachten Verfahren, S. 43) abgegeben. Elektronische Anmeldungen können von Endgeräten in der Zollstelle oder vom eigenen Betrieb des Beteiligten aus vorgenommen werden.

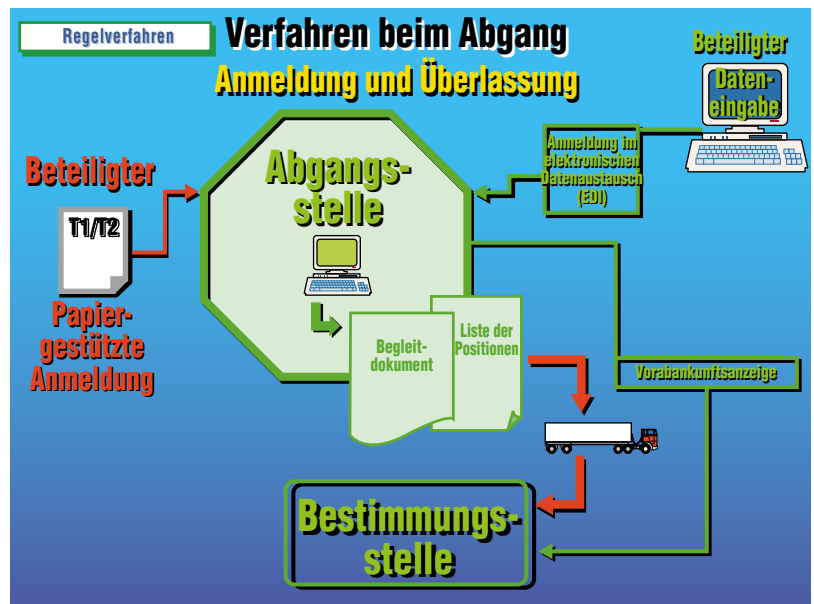


Diagramm 1 – Abgangsstelle – Regelverfahren

Die Anmeldung muss, gleichgültig in welcher Form sie erfolgt, alle vorgeschriebenen Angaben enthalten und den Systemspezifikationen entsprechen, da das System die Angaben automatisch verschlüsselt und prüft. Widersprüche in den Angaben werden vom System angezeigt. Der Beteiligte wird unterrichtet, so dass er die erforderlichen Korrekturen vornehmen kann, bevor die Anmeldung schließlich angenommen wird.

Sind die Korrekturen eingegeben und wurde die Versandanmeldung angenommen, so erhält sie vom System eine einmalige Registrierungsnummer, die so genannte Versandbezugsnummer.

Sobald die jeweiligen Kontrollen bei der Abgangsstelle oder im Betrieb des zugelassenen Versenders durchgeführt sind und die Sicher-

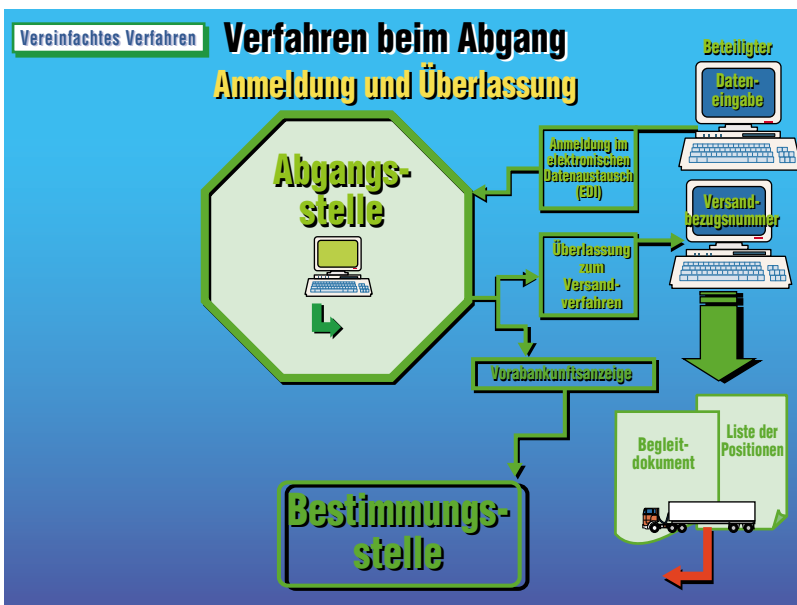


Diagramm 2 – Abgangsstelle – Vereinfachtes Verfahren (zugelassener Versender)

heitsleistung angenommen ist, werden die Waren zum Versand überlassen. Dazu druckt das System entweder in der Abgangsstelle oder im Betrieb des zugelassenen Versenders das Versandbegleitdokument und gegebenenfalls die Liste der Positionen aus, die während der Beförderung der Ware mitzuführen und jeder Durchgangszollstelle sowie der Bestimmungsstelle vorzulegen sind.

Während das Versandbegleitdokument und die Liste der Positionen ausgedruckt werden, schickt die Abgangsstelle eine Vorabankunftsanzeige an die in der Anmeldung angegebene Bestimmungsstelle. Diese Nachricht enthält vor allem die Angaben aus der Anmeldung und setzt die Bestimmungsstelle in die Lage, die Warensendung nach ihrem Eintreffen zu kontrollieren. Die Bestimmungsstelle benötigt bestmögliche Angaben über den Versandvorgang, um eine fundierte Entscheidung darüber treffen zu können, welche Maßnahmen bei der Ankunft der Waren zu treffen sein werden.

Ist der Grenzübergang bei einer Durchgangszollstelle vorgesehen, so verschickt die Abgangsstelle eine Vorabdurchgangsanzeige, so dass alle etwaigen Durchgangszollstellen im Voraus über die betreffenden Warensendungen unterrichtet sind und bei ihrem Eintreffen die erforderlichen Prüfungen vornehmen können.

Bestimmungsstelle

Bei der Ankunft müssen die Waren der Bestimmungsstelle (entweder indirekt beim zugelassenen Empfänger, siehe Seite 43, oder direkt) mit dem Versandbegleitdokument und gegebenenfalls der Liste der Positionen gestellt werden (siehe Diagramm 3 bzw. Diagramm 4 beim vereinfachten Verfahren). Da der Zoll bereits die Vorabankunftsanzeige erhalten hat, besitzt er alle Angaben über die Sendung und hat damit die Möglichkeit, im Voraus zu entscheiden, welche Kontrollen erforderlich sind.

Durch Eingabe der Versandbezugsnummer in das System erhält man automatisch die entsprechende Vorabankunftsanzeige, die Grundlage aller weiteren Maßnahmen oder Kontrollen ist, und zugleich geht eine Eingangsbestätigung an die Abgangsstelle ab.

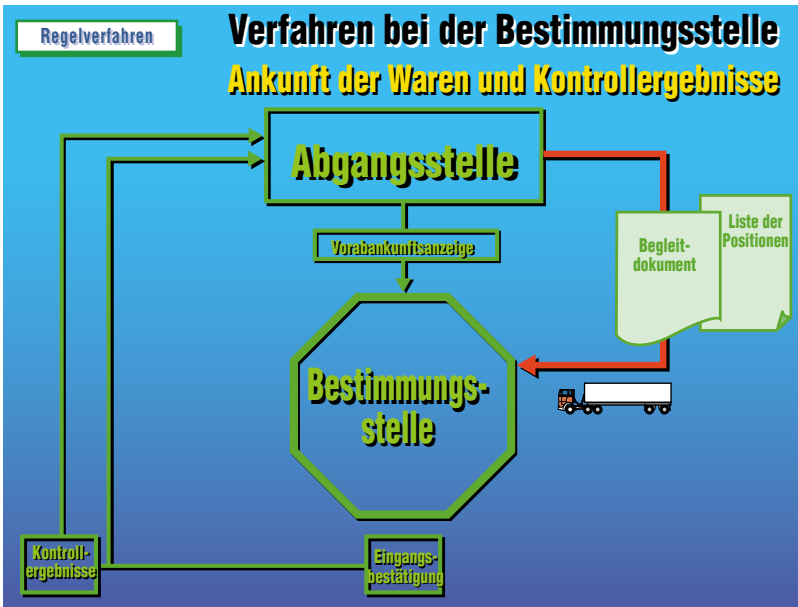


Diagramm 3 – Bestimmungsstelle – Regelverfahren

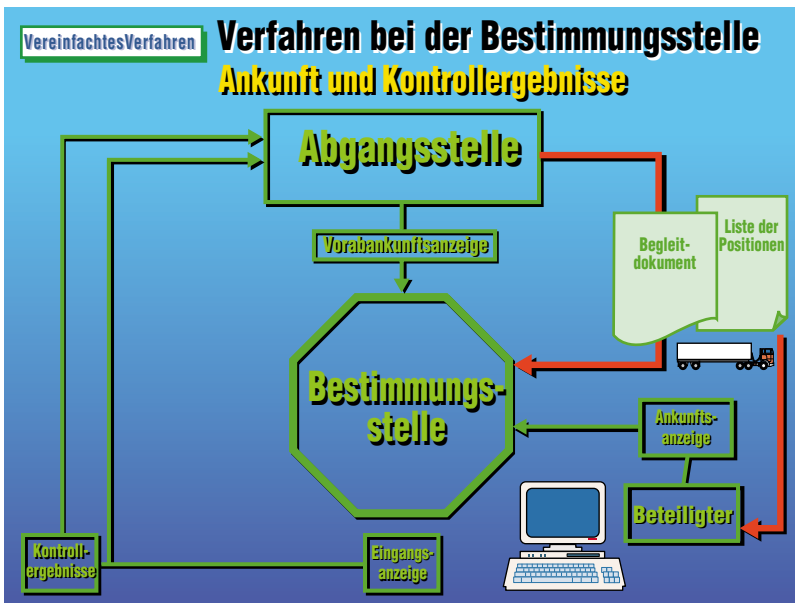


Diagramm 4 – Bestimmungsstelle – Vereinfachtes Verfahren
 (zugelassener Empfänger)

Sobald die entsprechenden Kontrollen durchgeführt sind, teilt die Bestimmungsstelle der Abgangsstelle die Kontrollergebnisse mit der Kontrollergebnisnachricht mit, die die gegebenenfalls festgestellten Unregelmäßigkeiten enthält.

Diese Kontrollergebnisnachricht ist Voraussetzung für die Erledigung des Versandverfahrens und die Freigabe der hinterlegten Sicherheiten.

Durchgangszollstelle

Verläuft die Beförderung über eine Durchgangszollstelle, so sind die Waren dem Zoll mit dem Versandbegleitdokument und gegebenenfalls der Liste der Positionen vorzuführen. Die bereits im System vorhandene Vorabdurchgangsanzeige wird bei Eingabe der Versandbezugsnummer automatisch aufgerufen, so dass die Durchgangszollstelle auf dieser Grundlage den Grenzübergang der betreffenden Sendung gestatten kann. Zugleich geht die Grenzübergangsanzeige an die Abgangsstelle.

Änderung der angegebenen Durchgangszoll- oder Bestimmungsstelle

Verläuft der Beförderungsvorgang über eine andere als die angegebene Durchgangszollstelle, so ist die ursprünglich an diese Zollstelle gesandte Nachricht ohne Wirkung. In diesem Fall muss die tatsächliche Durchgangszollstelle bei der Abgangsstelle mit einer Nachricht die Vorabdurchgangsanzeige anfordern, um die entsprechenden Angaben zu erhalten. Nach der Prüfung schickt sie der Abgangsstelle die Grenzübergangsanzeige.

Ebenso können die Waren auch bei einer anderen als der angegebenen Bestimmungsstelle gestellt werden. Die tatsächliche Bestimmungsstelle wird in diesem Fall die Abgangsstelle um die Vorabankunftsanzeige bitten, damit sie über die erforderlichen Angaben zu der Warensendung verfügen kann.

Ändert sich die Durchgangs- oder die Bestimmungsstelle, so bleiben die den angemeldeten Stellen übersandten Nachrichten unbeantwortet. Deshalb wird das System den angemeldeten Stellen automatisch eine Nachricht zuschicken, in der ihnen mitgeteilt wird, wo und wann die Waren tatsächlich gestellt wurden, so dass sie diese Nachrichten erledigen können.

Vereinfachte Verfahren: zugelassener Versender und zugelassener Empfänger

Bei diesen beiden vereinfachten Verfahren werden die Ressourcen im Rahmen des NCTS optimal genutzt. Die Möglichkeit, alle Förmlichkeiten im eigenen Betrieb zu erfüllen und den gesamten Informationsaustausch mit dem Zoll auf elektronischem Weg zu erledigen, ist eindeutig der schnellste, bequemste, sicherste und wirtschaftlichste Weg für die Abwicklung der Geschäftstätigkeiten.

Neben den normalen Kriterien, die von den zugelassenen Versendern und den zugelassenen Empfängern zu erfüllen sind, müssen sie über ein geeignetes elektronisches Verfahren für den Informationsaustausch mit den zuständigen Zollstellen verfügen. Dies kann natürlich nur funktionieren, wenn diese Zollstellen an das NCTS angeschlossen sind.

Sind alle diese Voraussetzungen erfüllt, so gibt das NCTS den zugelassenen Versendern die Möglichkeit,

- die Versandanmeldung in ihrem eigenen Computersystem zu erstellen;
- der Abgangsstelle die entsprechende Nachricht mit der Anmeldung elektronisch zu übermitteln, ohne die Waren dort physisch zu bestellen;
- auch die weiteren Nachrichten (gegebenenfalls Ersuchen um Berichtigung der Anmeldung, Mitteilung ihrer Annahme, Mitteilung der Überlassung der Waren) elektronisch zu versenden und zu erhalten.

Zugelassenen Empfängern gibt das NCTS die Möglichkeit,

- die Waren und das Begleitdokument direkt in ihrem Betrieb in Empfang zu nehmen;
- der zuständigen Bestimmungsstelle die Ankunftsanzeige elektronisch zu übermitteln;
- die weiteren Nachrichten mit der Erlaubnis, die Waren zu entladen, sowie der Mitteilung der Ergebnisse des Entladens vom Zoll elektronisch zu erhalten und ihm zu übermitteln.

Diese Vorteile machen das NCTS zum Versandverfahren der Zukunft.

Überarbeitung des TIR-Übereinkommens

Einleitung

In diesem Kapitel werden die legislativen und operationellen Maßnahmen beschrieben, die bereits ergriffen wurden und die noch in der Diskussion sind, um das TIR-System zugunsten seiner Benutzer, der es verwaltenden Organisationen und der es überwachenden Behörden zu verbessern. Im Folgenden wird zunächst der legislative Teil der Reform mit den vorbereitenden Maßnahmen und der Phase I der Überarbeitung vorgestellt. Die beiden Phasen II und III werden kurz erwähnt. Abschließend werden die bereits ergriffenen operationellen Maßnahmen beschrieben.

Vorbereitende Maßnahmen

Entschließung Nr. 49 – Kurzfristige Maßnahmen

In einem ersten Versuch, das betrugsbelastete TIR-System zu verbessern, hat die zuständige UN/ECE-Arbeitsgruppe (siehe Kasten) am 3. März 1995 die Entschließung Nr. 49 über kurzfristige Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und des wirksamen Funktionierens des TIR-Verfahrens angenommen. In dieser Entschließung äußerte die Arbeitsgruppe Besorgnis über den Betrug im TIR-Verfahren und Entschlossenheit, das System durch gemeinsames Handeln aller beteiligten Seiten zu sichern. Sie beschloss, dass die zuständigen Behörden der Vertragsparteien in Erwartung einer umfassenden Überarbeitung des gesamten TIR-Übereinkommens eine Reihe kurzfristiger Maßnahmen so schnell wie möglich in die Wege leiten sollten.

Die Verwaltung des TIR-Verfahrens

Der Verwaltungsausschuss und die Arbeitsgruppe

Der Verwaltungsausschuss verwaltet das TIR-System mit Unterstützung der UN/ECE-Arbeitsgruppe für Zollfragen des Verkehrs. Diese Gremien sind für die legislativen und andere wichtige Aspekte des TIR-Verfahrens verantwortlich.

Die Kontrollkommission

Während der Phase I der Überarbeitung des TIR-Übereinkommens wurde eine TIR-Kontrollkommission für die praktischen und operationellen Einzelheiten des TIR-Verfahrens eingesetzt. Damit sollte im TIR-System schneller auf die auftretenden Probleme reagiert werden. Die Kontrollkommission besteht aus neun Mitgliedern aus den Vertragsparteien, die vom Verwaltungsausschuss gewählt werden ⁽¹¹⁾. Zu seinen Aufgaben gehören:

- Überwachung der Anwendung des Übereinkommens einschließlich seines Systems der Sicherheitsleistung;
- Koordinierung und Förderung des Informationsaustausches zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien, den Verbänden und internationalen Organisationen;
- Erleichterung der Streitbeilegung zwischen Vertragsparteien, Verbänden, Versicherungsgesellschaften und internationalen Organisationen;
- Unterstützung der Ausbildung von Bediensteten der Zollbehörden und anderer vom TIR-Verfahren betroffener Parteien.

Internationale Straßentransportunion (IRU)

Die in Genf ansässige IRU ist für den Druck und die Ausstellung der Carnets TIR und die Organisation des internationalen Bürgschaftssystems verantwortlich, das das Rückgrat des TIR-Systems ist.

⁽¹¹⁾ Die Mitglieder der TIR-Kontrollkommission vertreten die Interessen der Vertragsparteien des Übereinkommens und nicht die Sonderinteressen der einzelnen Regierungen oder Organisationen. Seine Zusammensetzung soll möglichst den geografischen Geltungsbereich des TIR-Übereinkommens spiegeln. Die derzeitigen Mitglieder kommen aus der Europäischen Kommission, Kroatien, Estland, Deutschland, Polen, der Russischen Föderation, der Schweiz, der Türkei und der Ukraine.

„Safetir“ – Kontrollsystem für die Carnets TIR

Um eine bessere Übersicht über die Geschehnisse im TIR-Bereich zu erlangen, hat die IRU (siehe Kasten) Anfang der 90er Jahre das so genannte Safetir-Kontrollsystem eingeführt. Der Grundgedanke ist, den ordnungsgemäßen Abschluss einer Beförderung mit Carnet TIR so schnell wie möglich zu erfahren. Nach Annahme der Entschließung Nr. 49 hat der Verwaltungsausschuss (siehe Kasten) in Anerkennung der Tatsache, dass weitere kurzfristige Maßnahmen zum Schutz des Systems und zur Beruhigung der internationalen Versicherer erforderlich waren, eine Empfehlung zur Sicherstellung des effektiven Betriebes von Safetir angenommen. Darin wurden die Zollbehörden aufgefordert, der IRU über die nationalen bürgenden Verbände Angaben über die in den Bestimmungsstellen vorgelegten Carnets TIR zu machen, und zwar nach Möglichkeit täglich.

Alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft haben dieser Empfehlung Folge geleistet. Die Zollverwaltungen der Gemeinschaft werden auch weiterhin mit der IRU zusammenarbeiten, um Effizienz und Wirksamkeit von Safetir zu verbessern.

Überarbeitung des TIR-Übereinkommens von 1975

Die Überarbeitung betrifft die Änderungen des TIR-Übereinkommens von 1975 einschließlich seiner Erläuterungen. Die Erläuterungen legen bestimmte Vorschriften des Übereinkommens aus und sind in einem seiner Anhänge enthalten. Die Überarbeitung umfasst ferner den „Kommentar“ zum Übereinkommen, der für Auslegung, Harmonisierung und Anwendung von Bedeutung ist, weil er, obschon rechtlich nicht verbindlich, den Standpunkt des Verwaltungsausschusses und der UN/ECE-Arbeitsgruppe wiedergibt.

Von Anfang an war klar, dass der Prozess der Überarbeitung komplex und langwierig sein würde. Deshalb wurde beschlossen, das Übereinkommen in drei getrennten Phasen zu überarbeiten. Bisher ist nur die Phase I abgeschlossen und in Kraft getreten.



Die berühmte TIR-Tafel, die einen von weither kommenden Transport anzeigt

Phase I der Überarbeitung

Die Änderungen wurden vom Verwaltungsausschuss im Juni 1997 angenommen und sind am 17. Februar 1999 in Kraft getreten. Sie ermöglichen die Stärkung des TIR-Systems durch

- die Festlegung von Mindestvoraussetzungen, die von den die Carnets ausgebenden bürgenden Verbänden erfüllt sein müssen;
- das Erfordernis, dass die Personen, die das TIR-Verfahren nutzen wollen, eine entsprechende Zulassung besitzen und Mindestvoraussetzungen erfüllen müssen;
- die Gründung einer TIR-Kontrollkommission für die Überwachung der Anwendung des TIR-Übereinkommens (siehe Kasten).

Die die Carnets TIR ausgebenden bürgenden Verbände

Wie oben gesagt, kann jede Vertragspartei einen Verband ermächtigen, Carnets TIR auszustellen und als bürgender Verband aufzutreten. Mit der Phase I werden die Mindestvoraussetzungen und Anforderungen festgelegt, die insoweit von einem Verband zu erfüllen sind. Ferner ist vorgesehen, dass die Zulassung zurückgenommen wird, wenn diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind. Zu den Voraussetzungen gehören:

- das mindestens einjährige Bestehen als anerkannter Verband;
- gesunde Finanzen und die organisatorische Befähigung, die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen zu erfüllen;
- Kenntnisse des Personals in der ordnungsgemäßen Anwendung des Übereinkommens;
- keine schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen zoll- oder steuerrechtliche Vorschriften;
- die Verpflichtungserklärung des Verbandes, die Erfüllung der Mindestvoraussetzungen durch die Personen zu überprüfen, die eine Zulassung zum TIR-Verfahren beantragen;
- Bürgschaftsleistung und Abdeckung ihrer Risiken durch Abschluss einer ausreichenden Versicherung.

Zulassung von Personen, die das TIR-Verfahren anwenden möchten

Mit der Phase I wird als neue Anforderung für Personen, die das TIR-Verfahren in Anspruch nehmen wollen, vorgesehen, dass sie im Besitz der entsprechenden Bewilligung sein und dafür bestimmte Mindestvoraussetzungen und -anforderungen erfüllen müssen. Zu diesen Voraussetzungen gehören:

- Nachweis der Erfahrung oder zumindest der Fähigkeit, am regelmäßigen internationalen Warenverkehr teilzunehmen (Genehmigung zur Durchführung internationaler Transporte usw.);
- gesunde Finanzen;
- Kenntnisse in der Anwendung des TIR-Übereinkommens;
- keine schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen zoll- oder steuerrechtliche Vorschriften;
- schriftliche Verpflichtung gegenüber dem Verband, die Zollförmlichkeiten zu erfüllen, alle geschuldeten Beträge zu zahlen usw.

In all diesen Fällen gilt der Carnet-Inhaber als „Person, die zum TIR-Verfahren zugelassen werden möchte“ und muss daher zugelassen werden. In den meisten, aber nicht in allen Mitgliedstaaten und anderen Vertragsparteien ist diese Ermächtigung auch für diejenigen Personen vorgeschrieben, die Waren im TIR-Verfahren lediglich befördern, ohne selbst Carnet-Inhaber zu sein. Das Zulassungsverfahren erfordert in allen Vertragsparteien die Mitarbeit sowohl der zuständigen Behörden als auch der nationalen bürgenden Verbände, die näheren Einzelheiten sind allerdings Gegenstand nationaler Entscheidungen. Die zuständigen Behörden übermitteln der TIR-Kontrollkommission die Angaben zu allen Beteiligten, denen sie eine Zulassung erteilt oder entzogen haben.

Phase II der Überarbeitung

Das Hauptziel dieser Phase besteht darin, ein stabiles, gut funktionierendes internationales Bürgschaftssystem sicherzustellen und die Verwaltungsverfahren in den verschiedenen Vertragsparteien besser aufeinander abzustimmen. Dazu gehören folgende Punkte:

- Status und Funktion der mit dem TIR-Verfahren befassten internationalen Organisationen;
- Definition der „Beendigung“ und der „Erledigung“ eines TIR-Verfahrens;
- „beste Praktiken“ für die Beendigung, die Erledigung und das Suchverfahren;
- Alternativnachweise für die Beendigung eines TIR-Verfahrens;
- Begriffsbestimmung und Verantwortlichkeit des Inhabers eines Carnets TIR.

Phase III der Überarbeitung

Es ist davon auszugehen, dass diese Phase die Umstellung des TIR-Verfahrens auf EDV und die Neufassung des Carnet-TIR-Vordrucks umfasst. Die Arbeiten werden im Jahr 2001 beginnen. Es sind jedoch noch keine endgültigen Entscheidungen gefallen; der tatsächliche Inhalt dieser Phase könnte sich mit neuen Erfordernissen und Entwicklungen noch ändern.

Operationelle Maßnahmen

Es wurde bereits erwähnt, dass die Versandreform neben Rechtsänderungen und der Umstellung auf EDV auch eine Reihe operationeller Maßnahmen umfasst. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese operationellen Maßnahmen und ihre Ziele nicht nur für das gemeinschaftliche und gemeinsame Versandverfahren gelten, sondern auch für das TIR-Verfahren. Im TIR-Verfahren gibt es insbesondere eine Maßnahme zur Beschleunigung der Rücksendung des „Erledigungsabschnittes“ des Carnets TIR und der anschließenden unverzüglichen Eingabe der entsprechenden Daten in das Safetir-System.

Weiterführende Lektüre

Abschließend seien einige der wichtigeren Texte aufgeführt:

A. DIE REFORM DES GEMEINSCHAFTLICHEN/ GEMEINSAMEN VERSANDVERFAHRENS IM ALLGEMEINEN

- Europäisches Parlament

„Bericht über das Versandverfahren der Gemeinschaft“ des Untersuchungsausschusses des EP für das Versandverfahren der Gemeinschaft, Dok. PE 220.895, 20.2.1997.

- Rat

Entschließung des Rates vom 23. November 1995 über die Informatisierung der Versandverfahren im Zollbereich, ABl. C 327 vom 7.12.1995, S. 2.

Entschließung des Rates vom 21. Juni 1999 über die Reform der zollrechtlichen Versandverfahren, ABl. C 193 vom 9.7.1999, S. 1.

- Gemischter Ausschuss EG-EFTA

Entschließung des Gemischten Ausschusses EG-EFTA „Gemeinsames Versandverfahren“ vom 2. Dezember 1999 über die Reform des gemeinsamen Versandverfahrens, ABl. C 42 vom 15.2.2000, S. 4.

- Rechnungshof

Jahresbericht für 1994, ABl. C 327 vom 7.12.1995.

- Kommission

Jahresbericht für 1994 „Schutz der finanziellen Interessen der Gemeinschaft – Betrugsbekämpfung“, KOM(95) 98.

Mitteilung vom 29. März 1995 der Kommission „Betrugsfälle im Rahmen von Versandverfahren, in Betracht gezogene Lösungen und Zukunftsaussichten“, KOM(95) 108 endg.

Mitteilung vom 3. April 1996 „Die Tätigkeit der Kommission zur Bekämpfung des Betrugs im Versandverfahren“, SEK(96) 290 endg.

Mitteilung der Kommission vom 9. Oktober 1996 „Die Zukunft der Versandverfahren: Zwischenbericht“ und beigefügter Zwischenbericht über das Versandverfahren, KOM(96) 477 endg.

Protokoll der Konferenz „Eurotransit“ vom 6. und 7. Februar 1997, Dokument XXI/1070/97.

Mitteilung vom 30. April 1997 an das Europäische Parlament und den Rat „Aktionsplan für das Versandverfahren in Europa – eine neue Zollpolitik“, KOM(97) 188 endg. und ABl. C 176 vom 10.6.1997, S. 3.

- Wirtschafts- und Sozialausschuss

Stellungnahme zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat „Aktionsplan für das Versandverfahren in Europa – eine neue Zollpolitik“, ABl. C 355 vom 21.11.1997.

B. RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR DIE ZOLLRECHTLICHEN VERSANDVERFAHREN

- Gemeinschaftliches Versandverfahren

Zollkodex der Gemeinschaft (ZK): Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften, ABI. L 302 vom 19.10.1992, für die Zwecke der Reform des Versandverfahrens geändert durch

– Verordnung (EG) Nr. 955/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. April 1999, ABI. L 119 vom 7.5.1999;

Durchführungsvorschriften zum Zollkodex (ZK-DVO): Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993, ABI. L 253 vom 11.10.1993, zur Reform des Versandverfahrens geändert durch

– Verordnung (EG) Nr. 502/1999 der Kommission vom 12. Februar 1999 (NCTS-Phase II), ABI. L 65 vom 12.3.1999;

– Verordnung (EG) Nr. 2787/2000 vom 15. Dezember 2000 (Gesamtreform), ABI. L 330 vom 27.12.2000.

- Gemeinsames Versandverfahren

Übereinkommen EG-EFTA über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987 (ABI. L 226 vom 18.8.1987), geändert durch

– Beschluss Nr. 1/1999 des Gemischten Ausschusses EG-EFTA vom 12. Februar 1999 (NCTS), ABI. L 65 vom 12.3.1999;

– Beschluss Nr. 2/1999 des Gemischten Ausschusses EG-EFTA vom 30. März 1999 (NCTS und CCN/CSI), ABI. L 119 vom 7.5.1999;

– Beschluss Nr. 1/2000 vom 20. Dezember 2000 (Gesamtreform) des Gemischten Ausschusses EG-EFTA, ABI. L 9 vom 12.1.2001.

- Übereinkommen über das Einheitspapier

Übereinkommen EG-EFTA zur Vereinfachung der Förmlichkeiten im Warenverkehr (mit Einführung des Einheitspapiers für diesen Verkehr), ABI. L 134 vom 22.5.1987, für die Zwecke des gemeinsamen Versandverfahrens geändert durch den

Beschluss Nr. 1/2000 des Gemischten Ausschusses EG-EFTA vom 20. Dezember 2000, ABI. L 9 vom 12.1.2001.

- Programm „Zoll 2002“

Entscheidung Nr. 210/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 1996 über ein Aktionsprogramm für das Zollwesen in der Gemeinschaft („Zoll 2000“) (ABI. L 33 vom 4.2.1997), geändert durch

Entscheidung Nr. 105/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 1999 zur Änderung der Entscheidung Nr. 210/97/EG über ein Aktionsprogramm für das Zollwesen in der Gemeinschaft („Zoll 2000“) und zur Aufhebung der Entscheidung 91/341/EWG des Rates, ABI. L 13 vom 19.1.2000, S. 1.

- TIR-Übereinkommen

Zollübereinkommen über den internationalen Warenverkehr mit Carnets TIR (TIR-Übereinkommen, 1975), TIR-Handbuch, ECE/TRANS/TIR/5, Veröffentlichungen der Vereinten Nationen.

Notifizierung C.N. 433 1999 Treaties-1 durch den Verwahrer der UNO vom 17.11.1997 über die Phase I der Neufassung des TIR-Übereinkommens und nationale Durchführungsmaßnahmen der Vertragsparteien.

Europäische Kommission

Neue Systeme des Zollversands für Europa

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen
Gemeinschaften

2001 — 55 S. — 16,2 x 22,9 cm

ISBN 92-828-9354-5

02 08 07

CC-26-99-110-DE-C



AMT FÜR AMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-828-9354-5



9 789289 407724 >