

Lizenz zum stressfreien Transport

Tiefgreifende Änderungen im Zollkodex sollen die Sicherheit in der Europäischen Union erhöhen. Davon sind auch alle Prozesse bei Im- und Export von Wirtschaftsgütern betroffen. Für Transport- und Logistikunternehmen gelten deshalb künftig strengere Regelungen. Eine wesentliche Neuerung: Die Firmen sollen den Status eines »Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten« (ZWB), auch Authorized Economic Operator« (AEO) genannt, erwerben. Er beschnigt, dass alle notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllt sind. Diese erleichtern dem ZWB wiederum das Geschäft, indem sich beispielsweise die Kontrollfische durch die Zollbehörden verringert und künftig weniger Daten vorab zu melden sind.

Die Europäische Kommission hat nun die Zollkodex-Durchführungsverordnung in der siebten Revision beschlossen. Hier sind die Bedingungen aufgeführt, die ein ZWB mitbringen muss. »Ab 1. Januar 2008 wird er dann erstmalig beantragbar sein«, konstatiert Andreas Beckmann, Zollexperte und Geschäftsführer der AWB Steuerberatungsgesellschaft in Münster.

In Artikel 14 der Durchführungsverordnung bestimmt die EU-Kommission, welche Sicherheitsauflagen der ZWB erfüllen muss. So darf sich das Unternehmen in den drei Jahren vor Beantragung keiner Verletzung des Zollrechts schuldig gemacht haben. Das betrifft juristische, aber auch natürliche Personen: Erstens den Antragsteller, also die Per-

Außenhandel: Die Europäische Kommission hat die Regeln für den »Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten« (ZWB) definiert. In der Schlussversion der Zollkodex-Durchführungsverordnung beschreibt sie die Anforderungen an die Unternehmen.

son, die Kontrolle über das dortige Management ausübt. Zweitens den gesetzlichen Repräsentant des Antragstellers in Zollangelegenheiten. Und drittens die Zollverantwortliche Person im Unternehmen. Sitzen die Managementverantwortlichen in einem Dritland, müssen sie ebenfalls mit den Behörden zusammenarbeiten. Existiert ein Unternehmen weniger als drei Jahre, beurteilen die Behörden die Sicherheitsstandards auf Basis der bisher vorhandenen Daten.

Darüber hinaus müssen Bewerber für den ZWB weitere Anforderungen erfüllen. So muss die Buchhaltung beispielsweise den Rechnungslegungsvorschriften entsprechen, die in dem

Status ab 2008 zu beantragen

dem muss den Zollbehörden der physische und elektronische Zugang zur Abfertigung möglich sein.

Weiter müssen die Unternehmen mit einem Logistiksystem arbeiten, das zwischen innergemeinschaftlichen und nichtgemeinschaftlichen Gütern unterscheidet. Die administrative Organisation muss so angelegt sein, dass sie mit der Art und der Größe des Geschäftes und dem Güterumschlag korrespondiert. Dabei sind interne Kontrollen einzurichten, die illegale und irreguläre Transaktionen entdecken können. Die

Zollaufzeichnungen und Transportunterlagen sind zudem ordentlich archiviert und vor Verlust geschützt aufzubewahren. Auch die Mitarbeiter müssen mitbezogen werden. Sie sollten wissen, dass die Zollbehörden über Schwierigkeiten und Vorkommnisse zu unterrichten sind. Außerdem muss die IT-Infrastruktur wasserdicht sein. Ein weiterer wesentlicher Punkt: Das Unternehmen muss in den vergangenen drei Jahren eine gute Bonität aufweisen.

Erfüllt das Unternehmen die Anforderungen, bekommt es den ZWB-Status auf unbefristete Zeit erteilt. Die Zertifizierung kann allerdings bei Verstößen widerrufen werden. Andreas Beckmann sagt:

»Durch diese Vorgaben müssen sich alle Unternehmen, die mit dem Warentransport befasst sind, Gedanken machen über ihre bisherigen Vorgehensweisen.« Die praktische Umsetzung des ZWB in der Transport- und Logistikbranche beurteilt er gemischt. »Unternehmen, die bei der Abbildung ihrer zollrechtlichen Prozesse weit sind, erreichen den ZWB ohne Probleme«, so der ehemalige Zollbeamte. Für andere Unternehmen könne der ZWB zu einem gewaltige Kräfteakt werden. Dass es sich bei der Einführung des ZWB um ein Bürokratie-monster handelt, verneint der Experte. Er begründet: »Bei der Beurteilung der Standards und Kriterien müssen die Behörden die

Größe und Art des Geschäftes berücksichtigen. Das regelt ausdrücklich Artikel 14 a Absatz 2 der Verordnung.« So kann einem kleinen Transportunternehmen mit drei Lkw seiner Meinung nach nicht zugemutet werden, sein Gelände zum Beispiel mit Videokameras zu überwachen. Ein Schäferhund müsse es in diesem Fall auch tun. »Aber erst die Bewilligungspraxis wird zeigen, wie die Behörden die Regelung auslegen«, sagt Beckmann. Wenn scharfe Vorgaben gemacht werden, sind

gerichtliche Auseinandersetzungen zwischen den Behörden und Klein- sowie mittelständischen Unternehmen (KMU) daher schon vorprogrammiert.

Trotz der Unklarheiten rät Beckmann den KMU, sich schon bei Start der Zertifizierung für den ZWB zu bewerben. Er erläutert den Hintergrund: »Es ist erkennbar, dass viele große Transportunternehmen und Spediteure eine Vorreiterrolle dabei übernehmen wollen. Das erzeugt automatisch Druck auf die gesamte Lieferkette.« Denn sobald der Großunternehmer

zertifiziert ist, sagt Beckmann, muss dies auch der Subunternehmer sein. »Sonst ist die sogenannte Secure-Supply-Chain unterbrochen, die eine schnellere Abwicklung garantiert.« Der Steuerberater ist aber jetzt schon davon überzeugt, dass der ZWB zur Optimierung der Prozesse beiträgt: »Anhand der Vorkonfirmationen über die Ergebnisse der Risikoanalyse durch den Zoll, können Unternehmen zum Beispiel Container, deren Risiko als hoch eingestuft wird, ganz nach unten verfrachten. Somit geht keine Zeit bei Löschung der anderen Ladung verloren. Der Transport kann folglich insgesamt besser disponiert werden. Diese Möglichkeit eröffnet erst der ZWB.«

Annemarie Schneider

