

LORENZ

Leitfaden für
Spediteure und Logistiker
in Ausbildung und Beruf

2

Herausgegeben von Thorsten Hölser

- Zoll und Außenwirtschaft
- Umsatzsteuer
- Versicherung
- Finanzen
- Speditionelle Logistik
- Informationstechnologie
- Gefahrgut
- Kosten- und Leistungsrechnung

LORENZ 2

Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf

Herausgegeben von

Thorsten Hölser

Unter Mitarbeit von

Jörg Fiedler

Rainer Hoppe

Nadja Kammerzell

Irene Lippert

Martin Livonius

Dirk Lohre

Santiago Ramirez Ponce

Jörg Roth

Axel Salzmänn

Thomas Schröder

Christoph Schulte

Richard Stüwe

Michael Tobiasch

Matthias Trott

Hubert Valder

Klaus Zänker

20. Auflage 2015

Geleitwort

Logistik macht Karriere. Die Logistikbranche rangiert in Deutschland in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung mittlerweile an dritter Stelle. Im Ranking des Logistics Performance Indexes 2014 der Weltbank hat Deutschland sogar den 1. Platz zurückerobert. Die Speditions- und Logistikbranche ist nachhaltig auf Wachstum ausgerichtet. Sie ist mehr als viele andere Branchen auf die Qualifikation ihrer Mitarbeiter angewiesen, um ihre Innovationskraft zu erhalten und im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Sie bietet ungewöhnlich vielfältige Ausbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten für motivierte junge Menschen. Eine gute Ausbildung bildet dabei den Grundstein für den beruflichen Aufstieg und ist ein wesentlicher Baustein für den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen.

Der *Deutsche Speditions- und Logistikverband DSLV e. V.* freut sich, dass der vorliegende Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf, Band 2, allen bekannt als „der LORENZ 2“ bereits in der 20. Auflage erscheint. Wir sind sicher, dass der aktualisierte Leitfaden den Auszubildenden und Weiterbildungsinteressierten in Speditions- und Logistikunternehmen eine zuverlässige Informationsquelle und ein umfassendes Nachschlagewerk sein wird.

Bonn, im August 2015

Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Präsidium und Hauptgeschäftsführung

Vorwort des Herausgebers

Die Speditions- und Logistikbranche sieht sich kontinuierlich neuen Herausforderungen und tiefgreifenden Veränderungen gegenüber. War in der Vergangenheit die klassische Organisation der Güterversendung in Verbindung mit Umschlags- und Lagerleistungen das Hauptaufgabengebiet der Spedition, so zählen heute komplexe logistische Aufgabenpakete zu den Kernkompetenzen der Speditionsbranche. Dabei werden Industrie und Handel Lösungen in Form von logistischen Zusatzdienstleistungen (Value Added Services) bis zu kompletten schlüsselfertigen Logistikpaketen angeboten. Diese Branchenentwicklung spiegelt sich auch in der offiziellen Berufsbildbezeichnung **Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung** wider.

Auf diese Entwicklungen und Anforderungen möchte auch die neue Auflage des LORENZ 2 – das Standardwerk für die berufliche Aus- und Weiterbildung – Antworten geben. Daher liegt Ihnen mit der nunmehr 20. Auflage ein nicht nur aktualisiertes, sondern in vielen Abschnitten überarbeitetes Werk vor.

Der Schwerpunkt liegt auf den ergänzenden Aufgaben des Spediteurs und Logistikers, die oftmals auch als „Value Added Services“ bezeichnet werden, sowie speziellen Themen wie bspw. der Beförderung gefährlicher Güter, der Kosten- und Leistungsrechnung und den wachsenden Herausforderungen der Informations- und Kommunikationstechnologien in der Speditionswelt. Zu den ergänzenden Aufgaben des Spediteurs zählen vor allem die Unterstützung der Kunden bei Haftungs- und Versicherungsfragen, internationalen Zahlungsverkehren und auch der Umsatzsteuer sowie der Beratung und Durchführung von Verzollungen. Alle Kapitel wurden den aktuellen Entwicklungen sowie insbesondere an neue Rechtsvorschriften und Rechtsprechungen angepasst. Da die entscheidende Rechtsentwicklung im Zoll, der neue *Unionszollkodex* und dazugehörige Rechtsverordnungen, zum Redaktionsschluss dieses Buches noch nicht endgültig verabschiedet waren, konnte das Autorenteam in Kapitel 1 nur eine teilweise Überarbeitung vornehmen, die erst in der 21. Auflage abgeschlossen werden kann. Gleiches gilt für das Kapitel 3 zur Haftung und Versicherung in der Spedition, da die grundlegenden gemeinschaftlichen Geschäftsbedingungen für Speditionsaufträge – die *ADSp* – nach fast 100 Jahren möglicherweise vor einer elementaren Reform oder evtl. sogar ganz vor dem Aus stehen, was sich ebenfalls erst nach Redaktionsschluss des LORENZ 2 klären wird.

Das Speditions- und Logistikgewerbe hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in der Bundesrepublik Deutschland entwickelt. Die Bedeutung der Branche spiegelt sich auch in den weiterhin wachsenden Beschäftigungszahlen wider. Verlag, Herausgeber und das Autorenteam möchten Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, mit der neuen Auflage des LORENZ 2 eine wichtige Hilfe in der täglichen Praxis und eine wertvolle Unterstützung in der Ausbildung an die Hand geben. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg beim Studium dieses Lehrbuches und Nachschlagewerkes.

Vorwort des Herausgebers

Abschließend möchte ich sowohl den bisherigen Herausgebern meine Anerkennung für die Entwicklung dieses Lehrbuches wie auch dem aktuellen Autorenteam meinen Dank für ihre Arbeit aussprechen. Hinweise, Anregungen oder auch kritische Anmerkungen, liebe Leserinnen und Leser, nehme ich jederzeit gerne unter dvz-lorenz@speditionsportal.net entgegen.

Frankfurt am Main, im August 2015

Thorsten Hölser

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort.....	5
Vorwort des Herausgebers.....	7
Abbildungsverzeichnis.....	17
Tabellenverzeichnis.....	19
Abkürzungsverzeichnis.....	21
1 Der Spediteur und der Zoll.....	31
1.1 Das Zollwesen in Deutschland.....	31
1.1.1 Zölle und Verbrauchsteuern.....	32
1.1.2 Geschichte des Zollwesens.....	33
1.1.3 Aufbau und Organisation der Bundesfinanzverwaltung.....	35
1.2 Die Quellen des Zollrechts.....	39
1.2.1 Internationales Völkerrecht.....	39
1.2.2 Recht der Europäischen Union.....	39
1.2.3 Nationales Recht.....	42
1.3 Zollamtliche Überwachung.....	44
1.3.1 Begriff, Dauer und Zweck der zollamtlichen Überwachung.....	44
1.3.2 Begriff der Ware.....	46
1.3.3 Zollgebiet der EU.....	46
1.3.4 Nicht-Unionswaren und Unionswaren.....	46
1.3.5 Zollrechtliche Pflichten beim Verbringen von Waren.....	47
1.4 Die zollrechtliche Bestimmung.....	52
1.4.1 Grundlagen.....	52
1.4.2 Die Zollanmeldung.....	54
1.4.2.1 Grundlagen zur Zollanmeldung.....	54
1.4.2.2 Vertretung bei der Abgabe einer Zollanmeldung.....	55
1.4.2.3 Formen der Zollanmeldung.....	56
1.4.2.4 Die schriftliche Zollanmeldung.....	57
1.4.2.5 Die elektronische Zollanmeldung mittels ATLAS.....	61
1.4.2.6 Weitere Formen der Zollanmeldung.....	66
1.4.2.7 Die Annahme der Zollanmeldung.....	68
1.4.2.8 Die Nichtannahme der Zollanmeldung.....	69
1.4.2.9 Der Verfahrensablauf nach Annahme der Zollanmeldung.....	69
1.4.3 Die Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr.....	71
1.4.4 Überführung in den überwachten freien Verkehr.....	72
1.4.5 Die Versandverfahren.....	74
1.4.5.1 Das externe gemeinschaftliche Versandverfahren.....	75
1.4.5.2 Das interne Versandverfahren.....	79
1.4.5.3 Das gemeinsame Versandverfahren.....	80
1.4.5.4 Das NCTS (= New Computerised Transit System).....	80
1.4.5.5 Das Carnet-TIR-Verfahren.....	84
1.4.5.6 Das Carnet-ATA-Verfahren.....	86

1.4.6	Das Ausfuhrverfahren	86
1.4.6.1	Gesetzliche Regelungen.....	86
1.4.6.2	Das AES (Automated Export System)	92
1.4.7	Weitere Zollverfahren	95
1.4.7.1	Das Zolllagerverfahren.....	97
1.4.7.2	Die aktive Veredelung.....	100
1.4.7.3	Die passive Veredelung.....	102
1.4.7.4	Das Umwandlungsverfahren	104
1.4.7.5	Die vorübergehende Verwendung	105
1.4.8	Zollrechtliche Bestimmungen außerhalb der Zollverfahren.....	107
1.5	Bemessung des Zolls	109
1.5.1	Zolltarif.....	109
1.5.1.1	Grundlagen.....	109
1.5.1.2	Allgemeine Vorschriften zur Einreihung.....	118
1.5.1.3	Verbindliche Zolltarifauskünfte.....	128
1.5.2	Der Zollwert.....	132
1.5.2.1	Grundlagen.....	132
1.5.2.2	Die Methoden der Zollwertermittlung.....	133
1.5.2.3	Die Zollwertanmeldung.....	146
1.6	Zollschuld und Zollschuldner	149
1.7	Warenursprung und Präferenzen	157
1.7.1	Das Warenursprungsrecht.....	157
1.7.2	Das Präferenzrecht.....	159
1.8	Außenwirtschaftsrecht.....	168
1.9	Außenhandelsstatistik	174
1.10	Verbote und Beschränkungen für den Warenverkehr.....	176
1.11	Verbrauchssteuern	180
1.12	Rechtsbehelfsverfahren in Zollsachen.....	184
1.13	Änderungen des Zollrechts.....	186
1.14	Der neue Unionszollkodex – eine grundlegende Reform des Zollrechts	188
2	Der Spediteur und die Umsatzsteuer	194
2.1	Rechtsgrundlagen und Begriffsbildung.....	194
2.2	Güterbeförderung in Deutschland	196
2.2.1	Nationale Güterbeförderung an eine Privatperson	196
2.2.2	Nationale Güterbeförderung an einen Unternehmer.....	197
2.3	Inneregemeinschaftliche Güterbeförderung	198
2.3.1	Inneregemeinschaftliche Güterbeförderung an eine Privatperson.....	198
2.3.2	Inneregemeinschaftliche Güterbeförderung an einen Unternehmer.....	199
2.3.3	Anmeldung einer Inneregemeinschaftlichen Güterbeförderung	202
2.3.4	Besonderheiten beim Ausstellen eines Belegnachweises	202
2.3.5	Gebrochene Güterbeförderung/Mehrere Beförderungsunternehmer	212
2.3.6	Vermittlung von inneregemeinschaftlichen Beförderungsleistungen	213
2.3.7	Güterbeförderungen im Drittland	214
2.3.8	Zusammenfassende Meldung.....	215
2.3.9	Ordnungsgemäße Rechnungen bei Umkehrung der Steuerschuldnerschaft.....	217

2.4	Grenzüberschreitende Güterbeförderungen im Zusammenhang mit der Ausfuhr	219
2.4.1	Ausfuhrbeförderungsleistung	219
2.4.2	Ausfuhr von Waren.....	220
2.4.3	Anmeldung.....	222
2.4.4	Ausfuhrnachweis für Umsatzsteuerzwecke bei Ausfuhrverfahren über ATLAS-Ausfuhr.....	222
2.4.4.1	Ausfuhranmeldung im elektronischen Ausfuhrverfahren	223
2.4.4.2	Ausgangsvermerke als Ausfuhrnachweis	225
2.4.4.3	Ausgangsvermerke aus dem europäischen Ausland	225
2.4.4.4	Ausfuhranmeldung außerhalb des elektronischen Ausfuhrverfahrens.....	226
2.5	Grenzüberschreitende Güterbeförderungen im Zusammenhang mit der Einfuhr	227
2.6	Der Spediteur als Fiskalvertreter.....	232
2.7	Lagergeschäfte.....	236
2.8	Das Umsatzsteuerlager	237
2.9	Umsatzsteuer und Zolllager.....	237
2.9.1	Leistungen während der Lagerung.....	237
2.9.2	Leistungen nach der Lagerung.....	238
2.10	An- und Vermietung von Beförderungsmitteln und Containern	238
2.10.1	Vermietung von Beförderungsmitteln	238
2.10.2	Vermietung von Containern	239
2.11	Umsatzsteuerliche Behandlung von Transportbehältnissen	240
2.11.1	Überlassung von Transportbehältnissen	240
2.11.2	Umsatzsteuerliche Behandlung des EPAL-Paletten-Tauschsystems.....	240
3	Der Spediteur und die Versicherung des Gutes	243
3.1	ADSp und Versicherung	243
3.1.1	Haftungsversicherung des Spediteurs.....	245
3.1.2	Versicherung des Gutes.....	246
3.1.3	Logistik-AGB	250
3.1.4	DSLV-Logistik-Police	252
3.1.5	Regelungsmöglichkeiten durch AGB bzw. gesonderte Parteivereinbarungen zur Versicherung des Gutes.....	253
3.2	Versicherungswesen und Versicherungszweige.....	253
3.3	Transportversicherung.....	257
3.3.1	Begriff der Transportversicherung	257
3.3.2	VVG-Reform.....	257
3.3.3	Sparten der Transportversicherung.....	258
3.3.3.1	Versicherung des Transportmittels.....	258
3.3.3.2	Versicherung der Güter.....	258
3.3.3.3	Haftungsversicherung der Verkehrsträger (Verkehrshaftungsversicherung)	258
3.3.3.4	Sonderzweige	259
3.3.3.5	Transportversicherung bei Paketdienstleistern	259
3.3.3.6	Versicherung des Gutes bei Speditionsaufträgen.....	259

3.4	Rechtsgrundlagen der Transportversicherung	261
3.4.1	Die laufende Versicherung in den Sparten der Transportversicherung	262
3.4.1.1	Güterversicherung	262
3.4.1.2	Verkehrshaftungsversicherung.....	263
3.4.2	Auswirkungen der VVG-Reform auf die Transportversicherungssparten	263
3.5	Die Güterversicherung und die wirtschaftliche Bedeutung.....	264
3.5.1	Allgemeine Vertragsbedingungen	264
3.5.2	Regresswahrung und -sicherung.....	265
3.6	DTV-Güter 2000/2011 – Volle Deckung	265
3.6.1	Gegenstand der Versicherung/Versicherbares Interesse	266
3.6.2	Gefahren der Beförderung	266
3.6.3	Umfang der Versicherung	267
3.7	Nicht versicherte Gefahren, Schäden und versicherungsrechtliche Definitionen.....	267
3.7.1	Kriegsgefahr.....	268
3.7.2	Sonstige politische Gefahren (Ziffer 2.4.1.2 DTV-Güter 2000/2011).....	269
3.7.3	Beschlagnahme	270
3.7.4	Dirty Bombs.....	270
3.7.5	Kernenergie	270
3.7.6	Nicht ersatzpflichtige Schäden.....	271
3.7.7	Verschulden des Versicherungsnehmers.....	271
3.7.8	Dauer der Versicherung	272
3.7.9	Lagerungen.....	272
3.7.10	Bestimmungen für den Schadenfall	272
3.7.11	Ersatzleistung bei Total- und Teilverlust	273
3.7.12	Unterversicherung	273
3.7.13	Grenzen der Leistungspflicht	274
3.7.14	Übergang von Ersatzansprüchen.....	274
3.7.15	Versicherungswert und die Praxis.....	274
3.8	Praxis der versicherungsvertraglichen Gestaltung.....	276
3.9	Der Mindestlohn in der Logistik.....	280
3.9.1	Berechnung des Mindestlohns	280
3.9.2	Mindestlohn bei ausländischen Arbeitgebern.....	280
3.9.3	Dokumentationspflichten nach § 17 MiLoG	281
3.9.4	Bereitschaftszeiten	281
3.9.5	Die Auftraggeberhaftung nach dem Mindestlohngesetz	282
3.10	Begriffe aus der Transportversicherung	286
3.11	Transportversicherungsprämien.....	296
3.12	Anweisungen und Regeln für den Transport.....	299
3.13	Lagerversicherung	305

4	Finanzielle Verrichtungen und Warenbegleitpapiere	307
4.1	Vorlage, Inkasso, Nachnahmen	307
4.2	Dokumenteninkasso, Akkreditivabwicklung, Bankfreistellung	315
4.3	Die wichtigsten Warenbegleitpapiere.....	328
5	Incoterms® 2010.....	333
5.1	Grundlagen.....	333
5.2	Incoterms® und Transportgewerbe.....	334
5.3	Incoterms® 2010 im Überblick.....	335
5.4	Die wichtigsten Klauselinhalte für die Transportabwicklung	336
5.5	Zur Klauselauswahl.....	338
6	Die speditionelle Logistik.....	340
6.1	Logistik – ein Begriff mit vielen Facetten	340
6.2	Produkt- und Prozessinnovationen in der Spedition.....	341
6.2.1	Stellenwert der Logistik wächst.....	342
6.2.2	Logistik prägt den Strukturwandel in der Spedition.....	343
6.2.3	Wachstumsmarkt Logistik	345
6.3	Voraussetzungen für die Erbringung logistischer Dienstleistungen	346
6.4	Eine strategische Klassifikation vom 4PL- bis 1PL-Dienstleister.....	347
6.5	Volks- und betriebswirtschaftliche Effekte durch speditionelle Logistik.....	350
6.6	Von der Kundenanfrage zum Logistikangebot.....	351
6.6.1	Projektvorbereitung (Projektdefinition)	351
6.6.2	Datenerhebung und Interviews (Ist-Analyse)	352
6.6.3	Gesamtangebot und Projektbericht.....	354
6.6.4	Realisierung und Haftung.....	354
6.7	Beispiel: Externes Beschaffungslager.....	356
6.7.1	Dispositive Abwicklung.....	358
6.7.2	Operative Abwicklung.....	358
6.7.3	Informationsaustausch.....	359
6.7.4	Aufgaben des Spediteurs	359
6.8	Trends im Supply Chain Management und Integration der Spedition.....	360
7	Informations- und Kommunikationstechnologie.....	369
7.1	Herausforderungen für Logistikdienstleister.....	369
7.2	Wirtschaftliche Bedeutung von IT	369
7.2.1	Leistungsangebot für den Kunden	369
7.2.2	Effiziente Prozessunterstützung.....	370
7.2.3	Unternehmenssteuerung mithilfe detaillierter Daten	371
7.2.4	Risikomanagement	372
7.3	Typische Schwachstellen der IT-Unterstützung	373
7.3.1	Medien- und Systembrüche.....	373
7.3.2	Erhöhte Fehlerrate durch Intransparenz.....	374
7.3.3	Technologische Defizite.....	374
7.4	Softwarearten im logistischen Umfeld.....	374
7.4.1	Customer-Relationship-Management-Systeme	375
7.4.2	Transport-Management-Systeme	376

7.4.3	Dispositions- und Tourenplanungssysteme	377
7.4.4	Warehouse-Management-Systeme	378
7.4.5	Status-Informationssysteme	379
7.4.6	Dokumenten-Management	380
7.4.7	Finanzbuchhaltung/Personal.....	381
7.4.8	Controlling und Business Intelligence.....	382
7.4.9	Enterprise-Resource-Planning-Systeme.....	382
7.5	IT-Unterstützung entlang der Prozess- und Informationskette	383
7.5.1	Electronic Data Interchange	383
7.5.2	Barcodes	384
7.5.3	RFID.....	385
7.5.4	Mobile Geräte	385
7.5.5	Telematik.....	386
7.6	Aktuelle Trends	386
7.6.1	Konsolidierung der IT-Systeme durch ERP-Systeme.....	386
7.6.2	Outsourcing von Hard- und Software.....	387
7.6.3	Cloud Computing.....	389
7.6.4	„Industrie 4.0“	390
7.7	Einführung neuer Software im Unternehmen	392
7.7.1	Betrachtung der (IT-)Kosten.....	393
7.7.2	Handlungsalternativen am Beispiel Speditionssoftware	394
7.7.3	Vom Lastenheft über das Pflichtenheft zum Zielsystem	397
7.8	IT-Betrieb und IT-Management.....	397
7.8.1	Typische Rollen und Verantwortlichkeiten.....	397
7.8.2	Berücksichtigung nationaler und internationaler IT-Standards	398
7.8.3	IT-Kennzahlen zur zielgerichteten Steuerung.....	401
8	Der Spediteur und die Beförderung gefährlicher Güter	403
8.1	Gefährliche Güter und deren Gefahren	404
8.2	Internationales Gefahrgutrecht.....	405
8.2.1	UN-Empfehlungen (Orange Book)	405
8.2.2	Internationale Organisationen	406
8.3	Das Gefahrgutrecht der Bundesrepublik Deutschland.....	407
8.3.1	Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter.....	407
8.3.2	Gefahrgutbeauftragtenverordnung.....	408
8.4	Verkehrsträgerbezogene Gefahrgutvorschriften.....	411
8.5	Gefahrgutvorschriften für den Straßenverkehr	414
8.5.1	Aufbau und Inhalte der GGVSEB	414
8.5.2	Aufbau und Inhalte des ADR	417
8.5.2.1	Gliederungsstruktur.....	417
8.5.2.2	ADR Teil 1: Allgemeine Vorschriften	418
8.5.2.3	ADR Teil 2: Klassifizierung.....	421
8.5.2.4	ADR Teil 3: Gefahrgutverzeichnis.....	422
8.5.2.5	ADR Teil 4: Vorschriften für die Verwendung von Verpackungen und Tanks	431
8.5.2.6	ADR Teil 5: Vorschriften für den Versand.....	432
8.5.2.7	ADR Teil 6: Bau- und Prüfvorschriften.....	453

8.5.2.8	ADR Teil 7: Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung	453
8.5.2.9	ADR Teil 8: Vorschriften für die Fahrzeugbesetzungen, die Ausrüstung etc.	454
8.5.2.10	ADR Teil 9: Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge.....	459
8.6	Ausnahmen und Durchführungsrichtlinien.....	460
8.7	See- und Luftbeförderung gefährlicher Güter.....	461
8.7.1	Beförderungspapiere nach GGVSee/IMDG-Code.....	461
8.7.2	Beförderungspapiere nach ICAO-TI/IATA-DGR.....	462
8.8	Weitere gesetzliche Bestimmungen.....	462
8.9	Gefahrguthandling in der Sammelladungsspedition	463
8.10	Ablauf einer Gefahrgutbeförderung auf der Straße	464
9	Kosten- und Leistungsrechnung in der Spedition	466
9.1	Vorbemerkungen	466
9.2	Merkmale der Unternehmung und des Betriebes	467
9.3	Das Rechnungswesen in Unternehmung und Betrieb	467
9.3.1	Die Gliederung des Rechnungswesens	467
9.3.2	Das Rechnungswesen der Unternehmung.....	468
9.3.3	Das Rechnungswesen des Betriebes.....	468
9.3.4	Der Kontenrahmen als ordnendes Instrument	470
9.4	Aufgaben der speditionellen Kosten- und Leistungsrechnung.....	471
9.5	Die Kostenartenrechnung	472
9.5.1	Aufgaben der Kostenartenrechnung.....	472
9.5.2	Abgrenzung zwischen Aufwendungen und Kosten.....	472
9.5.3	Kosteneinteilung.....	473
9.5.3.1	Grundkosten.....	473
9.5.3.2	Kalkulatorische Kosten	474
9.5.4	Die Kostenartengliederung	475
9.5.5	Die Kostenartenbewertung	475
9.5.5.1	Die Bewertung der Betriebskosten	475
9.5.5.2	Die Bewertung der kalkulatorischen Kosten.....	475
9.5.6	Periodengerechte Kostenartenerfassung.....	478
9.6	Die Kostenstellenrechnung	479
9.6.1	Aufgaben der Kostenstellenrechnung	480
9.6.2	Kostenstellenbildung – Kostenstellenplan	480
9.6.3	Einteilung der Kostenstellen	480
9.6.4	Der Betriebsabrechnungsbogen	481
9.6.4.1	Aufbau eines Betriebsabrechnungsbogens.....	481
9.6.4.2	Gliederung der Gemeinkostenarten im BAB.....	481
9.6.4.3	Kostenverteilung über mehrere Kostenstellen	482
9.6.4.4	Einstufiger BAB.....	482
9.6.4.5	Mehrstufiger BAB – Kostenstellenumlageverfahren.....	483

9.7	Die Leistungsartenrechnung	484
9.7.1	Aufgaben der Leistungsartenrechnung	484
9.7.2	Die sachliche Abgrenzung zwischen Erträgen und Leistungsarten (Erlösen)	484
9.7.3	Gliederung der Erlösarten.....	485
9.7.4	Periodengerechtes Erfassen der Erlöse	485
9.8	Die innerbetriebliche Leistungsverrechnung und die Kostenstellenergebnisrechnung..	486
9.8.1	Die Erfassung innerbetrieblicher Leistungen.....	486
9.8.2	Die Bewertung innerbetrieblicher Leistungen	487
9.8.3	Die innerbetriebliche Leistungsverrechnung im BAB.....	488
9.8.4	Die Kostenstellenergebnisrechnung	488
9.9	Die Kostenträgerrechnung	489
9.10	Verhalten der Kosten bei Beschäftigungsschwankungen	491
9.11	Vollkostenrechnung und Teilkostenrechnung.....	492
9.12	Prozesskostenrechnung in Speditions- und Logistikunternehmen	495
9.12.1	Grundlagen der Prozesskostenrechnung.....	495
9.12.1.1	Besondere Herausforderungen der Kostenrechnung in Speditionen und Logistikunternehmen	495
9.12.1.2	Kritik an der „traditionellen“ Kostenrechnung.....	497
9.12.1.3	Hintergrund und Ziele der Prozesskostenrechnung.....	499
9.12.2	Vorgehen der Prozesskostenrechnung am Beispiel Systemverkehre.....	500
9.12.2.1	Warum eignet sich die Prozesskostenrechnung für Systemverkehre?..	500
9.12.2.2	Vorgehensweise der Prozesskostenrechnung	501
9.12.2.3	Ergebnisse der Prozesskostenrechnung	508
9.12.3	Aussagefähigkeit der Prozesskostenrechnung.....	512
9.13	Statistik.....	512
9.14	Betriebswirtschaftliche Kennzahlen	513
9.14.1	Wesentliche Kennzahlenarten	513
9.14.2	Finanzkennzahlen.....	515
9.14.3	Operative Kennzahlen	515
9.14.4	Bruttonutzen und Bruttomarge als besondere Kennzahlen	517
9.14.5	Periodizität	520
9.14.6	Vergleichbarkeit von Kennzahlen.....	520
9.14.7	Durchgängigkeit von Kennzahlen.....	521
9.15	Übersicht über die Kontenklassen laut BSL-Kontenrahmen.....	522
	Herausgeber und Autoren	525
	Stichwortverzeichnis	531

1 Der Spediteur und der Zoll

Nadja Kammerzell, Christoph Schulte, Richard Stüwe

1.1 Das Zollwesen in Deutschland

Das Zollwesen umfasst die Gesamtheit der Institutionen und rechtlichen Vorschriften zur Gewährleistung von Warenbewegungen über die Zollgrenzen der Europäischen Union. Es berührt unmittelbar denjenigen, der aus persönlichen oder geschäftlichen Gründen Waren ein-, aus- oder durchführt. Insofern entstehen bei der Abwicklung von Speditionsleistungen im grenzüberschreitenden Bereich vielfältige Beziehungen zu Zollrecht und Zollverwaltung. Der Spediteur, der für seinen Auftraggeber für die Zollbehandlung erforderliche Formalitäten erledigt, leistet Hilfeleistung in Steuersachen, wozu er gemäß § 4 Nr. 9 a) *Steuerberatungsgesetz* befugt ist. Für eine sorgfältige Wahrnehmung der Interessen des Auftraggebers sind angemessene fachliche Kenntnisse des Zollrechts für den Spediteur damit unabdingbar.

Das Zollwesen in Deutschland ist in seiner rechtlichen Ausgestaltung durch die Mitgliedschaft Deutschlands in der Europäischen Union geprägt. Auf der Grundlage von Art. 23 des *Grundgesetzes (GG)* der Bundesrepublik Deutschland wurde die Gesetzgebungs- und Ertragskompetenz für Zölle weitgehend auf die Europäische Union übertragen. Wenngleich zollrechtliche Einzelfragen noch partiell in nationalen rechtlichen Regelungen behandelt werden und auch das *Grundgesetz* der Bundesrepublik Deutschland in den Art. 105, 106 und 108 prinzipielle Bestimmungen zur Gesetzgebungs-, Ertrags- und Verwaltungskompetenz des Bundes für Zölle enthält, ist im gesamten Zollbereich supranationales, europäisches Recht vorherrschend. Nach wie vor national organisiert ist dagegen die Zollverwaltung als zuständige Behörde für die Umsetzung des Zollrechts und damit als Partner für die Wirtschaft und folglich auch für den Spediteur.

Die Aufgabenbereiche der **Zollverwaltung** haben sich in den letzten Jahren erheblich verändert. Traditionelle zöllnerische Felder sind im Ergebnis weitreichender rechtlicher Vereinfachungen und vor allem auch im Resultat der engen integrativen Beziehungen der EU-Mitgliedstaaten immer mehr in den Hintergrund getreten. Mit dem wachsenden Anteil der Informationstechnik bei der Kommunikation zwischen Verwaltung und am Warenverkehr Beteiligten konnten Verfahrensabläufe weiter rationalisiert werden. Das IT-Verfahren *ATLAS* bestimmt heute in starkem Maße zollrechtliche Prozesse (vgl. dazu Kapitel 1.4.2.5). Mit dem neuen *Unionszollkodex* wird 2016 ein weiterer Schritt bei der Schaffung eines effizienten und wirtschaftsfreundlichen europäischen Zollrechts geleistet. Dennoch bleiben, bei allen Modernisierungen und Vereinfachungen, Zollfragen für den international agierenden Spediteur ein fachlicher Kernbereich. Die Bedeutung dieses Bereiches wird angesichts von 57 Mio. Einfuhrabfertigungen zum freien Verkehr allein im Jahr 2014 hinreichend unterstrichen. Im Jahr 2012 waren es noch 53,6 Mio. Abfertigungen.¹

¹ Vgl. Bundesministerium der Finanzen (Hrsg.), *Jahresstatistik der Bundeszollverwaltung 2014*, S. 15.

Die Zollverwaltung ist mit weiteren Aufgaben betraut, die über traditionelle zollrechtliche Verfahren hinausgehen und den Tätigkeitsbereich vieler Spediteure berühren. Das betrifft vor allem verbrauchsteuerrechtliche Fragen, die z. B. beim Transport steuerbarer Waren, auch ohne Grenzüberschreitung, zu beachten sind. Hervorzuheben sind auch die Aufgaben zur Bekämpfung von Schwarzarbeit und Kontrolle des Mindestlohns. Wichtige Aufgaben erfüllt die Zollverwaltung zur Durchsetzung des Außenwirtschaftsrechts und bei der Bekämpfung von Produktpiraterie. Allein im Jahr 2014 wurden gefälschte Produkte im Wert von 137,7 Mio. € vom Zoll aufgegriffen.²

1.1.1 Zölle und Verbrauchsteuern

Zölle sind gemäß *Art. 4 Nr. 10 des Zollkodex (Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12.10.1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften)* Einfuhrabgaben. Der Zollanspruch ist an den Eintritt der betreffenden Ware in den Wirtschaftskreislauf der Europäischen Union geknüpft. Nach §3 der *Abgabenordnung (AO)* sind Zölle zugleich Steuern i. S. d. nationalen Rechts. Zölle sind demnach Abgaben, die bei Warenbewegung über die Staatsgrenze erhoben werden, ohne dass es sich um ein Entgelt für eine Leistung der Verwaltung handelt und ohne dass inländische Waren mit einer gleichartigen Abgabe belastet werden.

Zölle gehören zu den indirekten Steuern. Sie belasten im Regelfall nicht denjenigen, der die Steuer zu entrichten hat, sondern werden über den Preis der Ware beim Weiterverkauf an den Endabnehmer übertragen.

Auch **Verbrauchsteuern** sind indirekte Steuern, da die Steuerlast grundsätzlich den Verbraucher und nicht den Hersteller oder Einführer einer verbrauchsteuerpflichtigen Ware treffen soll.

Die bei der Einfuhr ggf. zu erhebenden Verbrauchsteuern sind keine Einfuhrabgaben im Sinne von *Art. 4 Nr. 10 ZK*, da es sich bei diesen um national geregelte Abgaben handelt. Da die bundesgesetzlich geregelten Verbrauchsteuern jedoch in der Verwaltungskompetenz der Bundeszollverwaltung liegen, wird auch auf diese in den nachfolgenden Ausführungen eingegangen werden (siehe Kapitel 1.11). Das nicht zuletzt deshalb, weil auch in diesem Bereich durchaus wichtige Beziehungen zur Tätigkeit des Spediteurs bestehen können.

Die Einnahmen aus Zöllen sind nach der Finanzverfassung der EU eigene Einnahmen der EU und müssen dieser von der Bundesrepublik Deutschland – nach Abzug einer Verwaltungspauschale – fristgerecht zugeführt werden. Die Einnahmen aus der Einfuhrumsatzsteuer und den bundesgesetzlich geregelten Verbrauchsteuern – mit Ausnahme der Biersteuer – stehen hingegen dem Bundeshaushalt zu.

Das Aufkommen an Zöllen betrug 1949, im ersten Jahr nach der Währungsreform, 0,45 Mrd. DM. Die weitaus höchsten Erträge werden allerdings durch die Verbrauchsteuern, dabei vor allem die Energiesteuer, erzielt. Im Jahr 2014 waren das folgende Beträge³:

² Vgl. Jahresstatistik der Bundeszollverwaltung, a. a. O., S. 12.

³ Vgl. Jahresstatistik der Bundeszollverwaltung 2014, a. a. O., S. 7.

Zölle	4,6 Mrd. €
Einfuhrumsatzsteuer	48,2 Mrd. €
Verbrauchssteuern	65,9 Mrd. €

1.1.2 Geschichte des Zollwesens

Historisch sind Zölle als eine der ältesten Abgabenformen bekannt. Ursprünglich stellten sie ein Entgelt für die Benutzung von Wegen, Brücken oder Märkten dar. Später standen wirtschaftliche Überlegungen im Mittelpunkt. Der Schutzzollgedanke involviert eine Regulierung der Einfuhr von Waren mit dem Ziel, bessere Absatzbedingungen für die eigenen Produzenten zu schaffen. Den heutigen Zöllen liegt der Wirtschaftszollgedanke zugrunde: Nur Waren, die in den heimischen Wirtschaftskreislauf eingehen, sollen einer Abgabenerhebung unterliegen. Waren, die nur durchgeführt oder gelagert werden, sollen hingegen nicht verzollt werden.

Der bis in das 19. Jahrhundert in Deutschland vorherrschende Partikularismus und die damit in großer Zahl vorhandenen Zollschranken zwischen den Ländern behinderten erheblich den Ausbau des Handels. Besonders unter dieser Sicht war die Gründung des Deutschen Zollvereins im Jahr 1834 ein beachtlicher Fortschritt. Unter preußischer Führung wurden die vorhandenen Zollgrenzen innerhalb Deutschlands weitgehend beseitigt, womit bessere Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Aufschwung entstanden. Begleitet wurde dieser Prozess durch die Schaffung eines einheitlichen Zollrechts und eines Zolltarifes, wobei ebenfalls das Recht Preußens als Grundlage diente.

Mit der Gründung des Deutschen Reiches im Jahr 1871 wurde das gesamte deutsche Reichsgebiet ein einziges Zoll- und Handelsgebiet. Wichtigste Zollrechtsquelle war das bereits 1869 in Kraft gesetzte *Vereinszollgesetz*. Dieses wurde erst 1939 durch ein neues Zollgesetz abgelöst.⁴

Bereits in der Geschichte des Zollrechts ist die Differenzierung dieses Rechtsgebietes in Zollrecht folgende traditionelle Bereiche erkennbar:

- Zollverfahrensrecht:** Regeln der verfahrensmäßigen Abfolgen zur Sicherung eines bestehenden Zollanspruchs. Im Kern handelt es sich dabei um Befugnisse der Zollbehörden und Rechte sowie Pflichten der am grenzüberschreitenden Warenverkehr Beteiligten.
- Zollschuldrecht:** Regelung der Voraussetzungen, bei deren Vorliegen eine Zollschuld entsteht.
- Zolltarifrecht:** Festlegung der Höhe des entstehenden Zollanspruchs.
- Zollwertrecht:** Regelungen zur wichtigsten Bemessungsgrundlage für einen Zollanspruch.

Das heutige moderne Zollrecht kennt noch weitere besondere Bereiche, wie z. B. das Warenursprungs- und Präferenzrecht. Mehrere Rechtsgebiete sind ausgesprochen eng mit dem Zollrecht verknüpft, wie etwa das Außenwirtschaftsrecht und das Verbrauchsteuerrecht.

⁴ Vgl. u. a. Bleihauer in Witte/Wolffgang, Lehrbuch des Europäischen Zollrechts, Herne, nwb-Verlag 2012, S. 377 f.

Mit der Entwicklung der zollverfahrensrechtlichen Grundlagen ging eine schrittweise Modernisierung des Zolltarifrechtes einher. Der 1902 in Kraft gesetzte *Bülow-Zolltarif*, benannt nach dem damaligen Reichskanzler Bülow, war erstmalig nach dem sogenannten Allzollsystem konzipiert. Das heißt, dieser Tarif erfasste jede nur denkbare Ware, auch wenn diese bislang unbekannt war. Dazu dienten damals wie heute allgemeine Vorschriften.

Die weitere Vervollkommnung des Zolltarifrechtes war und ist nicht zuletzt durch die Anwendung international vereinheitlichter Warenverzeichnisse bestimmt. Namentlich der *Brüsseler Zollrat* erreichte als internationale Organisation auf dem Gebiet des Zollwesens wichtige Ergebnisse bei der weltweiten Harmonisierung zollrechtlicher Regelungsbereiche. Hervorzuheben ist dabei die Nomenklatur des *Brüsseler Zollrates*, die über einen erheblichen Zeitraum als Zolltarifschema Anwendung fand. Danach war es vor allem das *Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren (HS)*, das bis in die Gegenwart als Zolltarifschema zunehmende Bedeutung erlangt. Mit ihm besteht die Möglichkeit der einheitlichen Codierung von Waren nicht nur zu zolltariflichen, sondern auch zu statistischen und anderen, z. B. auch handelstechnischen Zwecken. Praktisch ist die Codierung der Waren in allen am *HS* beteiligten Ländern grundsätzlich gleich.

Hinsichtlich der Zollsätze war im Ergebnis der Zollsenskrundungen des *GATT* ein erheblicher Abbau zu verzeichnen. Diese Aktivitäten werden auch in jüngster Zeit durch die *Welthandelsorganisation (WTO)* kontinuierlich, wenngleich mit wechselhaftem Erfolg, fortgesetzt.

Die Zollrechtsentwicklung in der Bundesrepublik ist nicht von den Prozessen der europäischen Einigung zu trennen. Das 1962 in Kraft getretene *Zollgesetz* der Bundesrepublik Deutschland und die dazugehörige *Allgemeine Zollordnung* bildeten den rechtlichen Rahmen für einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren. Mit der Verwirklichung der Zollunion im Jahr 1968 wurde eine Entwicklung eingeleitet, mit der das nationale Zollrecht immer mehr durch eine Vielzahl von europäischen Vorschriften harmonisiert bzw. ersetzt wurde. Eine erhebliche Änderung auf dem Gebiet des Zollrechts vollzog sich mit der *Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12.10.1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaft*. Der *Zollkodex (ZK)* wurde 1994 vollständig in Kraft gesetzt. Damit waren die wichtigsten Rechtsquellen im Zollbereich innerhalb der EU nahezu vollständig vereinheitlicht. Wesentliche Neuerungen sollte der *Modernisierte Zollkodex (Verordnung (EG) Nr. 450/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.4.2008 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaft (MZK)* bringen, der ab 2013 Anwendung finden sollte. Aufgrund geänderter europarechtlicher Vorgaben für die Durchführungsrechtsakte und Verzögerungen bei der Umsetzung von IT-Verfahren ist der *MZK* aber nie zur Anwendung gekommen.

Mit dem voraussichtlich 2016 Anwendung findenden *Unionszollkodex (Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9.10.2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (UZK)* soll eine weitere Vereinfachung zollrechtlicher Verfahren sowie eine Erhöhung der Sicherheit des Warenverkehrs erreicht werden.

Die Herstellung der Einheit Deutschlands im Jahr 1990 führte, gemessen am Umfang dieser Aufgabe, zu einer relativ reibungslosen Erweiterung des Anwendungsbereiches nationaler und gemeinschaftsrechtlicher Zollvorschriften auf das Gebiet der ehemaligen

DDR. In jüngster Zeit erfolgten vor allem Maßnahmen zur Umstrukturierung der deutschen Zollverwaltung. In der Rechtsentwicklung wurde durch Nutzung der Informationstechnik an weiteren Vereinfachungen gearbeitet. Der dazu erforderliche rechtliche Rahmen findet bei der Modernisierung des Zollrechts im *Unionszollkodex* umfassende Berücksichtigung.

1834	Gründung des Deutschen Zollvereins
1869	Vereinszollgesetz
1871	Gründung des Deutschen Reiches mit einheitlichem Zollgebiet
1902	Bülow-Zolltarif
1939	neues Zollgesetz
1949	Gründung der Bundesrepublik und der DDR – divergierende Zollrechtsentwicklung in den beiden deutschen Staaten
1958	Bildung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit dem Ziel der Schaffung einer Zollunion
1962	Bundesrepublik und DDR setzen jeweils neue Zollgesetze in Kraft
1968	Verwirklichung der Zollunion in der EG und Inkraftsetzung des ersten Gemeinsamen Zolltarifes der EG
1990	Einheit Deutschlands und damit Einbeziehung der neuen Bundesländer in das Zollsystem der EG
1994	Zollkodex der EG mit DVO
2004	Erweiterung der EU und damit des territorialen Geltungsbereichs des Zollkodex um 10 Staaten
2007	Aufnahme Bulgariens und Rumäniens in die EU
2013	Veröffentlichung des Unionszollkodex; Aufnahme Kroatiens in die EU
2016	geplante Anwendung des Unionszollkodex

Tab. 1.1-1: Zusammenfassung wichtiger Schritte in der Entwicklung des Zollwesens in Deutschland

Quelle: Eigene Darstellung

1.1.3 Aufbau und Organisation der Bundesfinanzverwaltung

Die Erhebung und Verwaltung der Zölle ist nach wie vor Angelegenheit der Zollbehörden bzw. anderer zuständiger Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten. Das *Grundgesetz* bestimmt, dass alle Zölle, die Finanzmonopole, die bundesgesetzlich geregelten Verbrauchsteuern einschließlich der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) und die Abgaben im Rahmen der Europäischen Union durch **Bundesfinanzbehörden** verwaltet werden. Der Aufbau dieser Behörden ist durch Bundesgesetz zu regeln. Die übrigen Steuern werden durch Landesfinanzbehörden verwaltet.

Nach *Art. 87 Abs. 1 GG* wird die Bundesfinanzverwaltung in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt. Der organisatorische Aufbau und die Aufgaben der Bundesfinanzverwaltung ergeben sich aus dem *Gesetz über die Finanzverwaltung (FVG)*. Regelungen zu den Aufgaben der Zollverwaltung enthält ferner das *Zollverwaltungsgesetz (ZollVG)*.

1 Der Spediteur und der Zoll

Bundeszollverwaltung Traditionell war die Bundeszollverwaltung dreistufig aufgebaut mit dem Bundesministerium der Finanzen als oberster Bundesbehörde, den Oberfinanzdirektionen (seit 2008: fünf Bundesfinanzdirektionen) und dem Zollkriminalamt als Mittelbehörden und den Hauptzollämtern und Zollfahndungsämtern als örtliche Behörden. Für den 1.1.2016 ist eine umfassende Strukturreform geplant. Wesentliches Element dieser Reform ist die Zusammenführung der Aufgaben der bisherigen Mittelbehörden in einer Generalzolldirektion mit Hauptsitz in Bonn unter Beibehaltung der bisherigen Standorte der Bundesfinanzdirektionen als Fachdirektionen der Generalzolldirektion.

Die ab 2016 geltende Organisation und der Aufbau der Bundeszollverwaltung (ohne Bundesmonopolverwaltung für Branntwein) sind aus dem nachfolgenden Schema zu sehen:

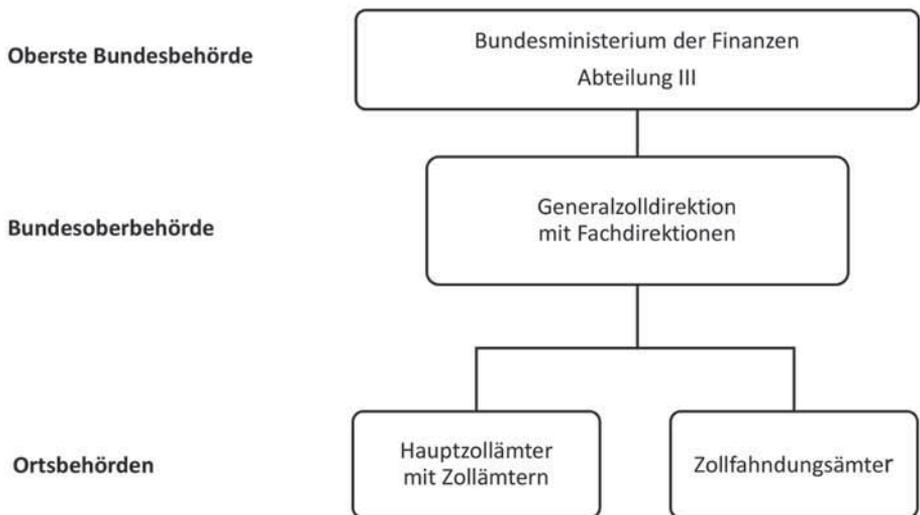


Abb. 1.1-1: Aufbau der Bundeszollverwaltung (2016)

Quelle: Eigene Darstellung

Oberste Zollbehörde ist das Bundesfinanzministerium (BMF), das vom Bundesminister der Finanzen geleitet wird. Ihm obliegen die fachliche Leitung, die oberste Dienstaufsicht und die strategische Führung. Ministerielle Kernaufgaben liegen insbesondere im Bereich der Gesetzgebung. Die Zölle und Verbrauchsteuern werden dabei von der Abteilung III des BMF bearbeitet. Der Bundesminister der Finanzen hat außerdem die für die Zwecke und Aufgaben des Bundes erforderlichen Geldmittel zu beschaffen und für ihre erdatmäßige Verwendung zu sorgen. Die **Generalzolldirektion (GZD) als Oberbehörde** der Bundesfinanzverwaltung umfasst ab 2016 die bisherigen Bundesfinanzdirektionen (BFD) und das Zollkriminalamt (ZKA). Aufgabe der Generalzolldirektion sind neben Querschnittsaufgaben im Organisations-, Personal- und Haushaltsbereich insbesondere die Rechts- und Fachaufsicht über die Ortsbehörden.

Die **Bundesfinanzdirektionen**, ab 2016 die Fachdirektionen der Generalzolldirektion, bearbeiten im Rahmen eines Fachpaketes spezielle fachliche Aufgaben in überregionaler Zuständigkeit:

BFD Mitte/Fachdirektion 3	Allgemeines Steuerrecht
BFD Südwest/Fachdirektion 4	Verbrauchssteuerrecht
BFD Nord/Fachdirektion 5	Allgemeines Zollrecht
BFD Südost/Fachdirektion 6	Besonderes Zollrecht
BFD West/Fachdirektion 7	Bekämpfung der Schwarzarbeit

Aufgabe des Zollkriminalamts (Direktion 8 der GZD) mit Sitz in Köln ist die zentrale Bekämpfung des Schmuggels, der Verstöße gegen die Verbrauchsteuergesetze und der Zuwiderhandlungen gegen das Außenwirtschafts- und Marktordnungsrecht sowie der Verstöße gegen die Verbote und Beschränkungen im grenzüberschreitenden Warenverkehr. Die ihm nachgeordneten Zollfahndungsämter sind der Kriminaldienst der Zollverwaltung. Sie sind deshalb mit den modernsten technischen Hilfsmitteln ausgestattet. Ihre Beamten sind Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft.

Das Bildungs- und Wissenschaftszentrum der Bundesfinanzverwaltung (BWZ) mit Hauptsitz in Münster wird ab 2016 organisatorisch ebenfalls eine Direktion der Generalzolldirektion. Das BWZ mit Dienstsitzen im gesamten Bundesgebiet ist die zentrale Aus- und Fortbildungseinrichtung der Bundeszolllverwaltung. Eine wichtige Aufgabe erfüllen auch die ehemaligen Zolltechnischen Prüfungs- und Lehranstalten, die als Dienstsitze Wissenschaft und Technik des Bildungs- und Wissenschaftszentrums in Berlin, Frankfurt am Main, Hamburg, Köln und München organisiert sind. Die Haupttätigkeit dieser Dienstsitze ist die zolltarifliche Untersuchung und Begutachtung eingeführter Waren (soweit die Abfertigungszollstellen dies beantragen) sowie die Erstellung verbindlicher Zolltarifauskünfte sowie verbindlicher Auskünfte über den Warenursprung. Die Erteilung dieser Auskünfte gegenüber dem Antragsteller erfolgt allerdings zentral durch das HZA Hannover.

Die **Hauptzollämter (HZA)** sind örtliche Bundesbehörden und nach dem *Gesetz über die Finanzverwaltung* den Bundesfinanzdirektionen (ab 2016 der Generalzolldirektion) unmittelbar nachgeordnet. Amtsbezirk und Sitz der Hauptzollämter bestimmt der Bundesminister der Finanzen.

Bedingt durch ihre enge territoriale Bindung sind die Hauptzollämter der wichtigste Partner für den Spediteur. Die Strukturänderungen der letzten Jahre sind darauf ausgerichtet, die Stellung und Eigenverantwortlichkeit dieser Ortsbehörden weiter zu stärken. Ein Ziel besteht darin, auch weiterhin territorial für die Wirtschaftsbeteiligten präsent zu sein. Die **Zuständigkeit der Hauptzollämter** erstreckt sich vor allem auf folgende Gebiete:

- Verwaltung der Zölle, der bundesgesetzlich geregelten Verbrauchsteuern einschließlich der Einfuhrumsatzsteuer und der Biersteuer, d. h. in erster Linie Erhebung dieser Abgaben
- zollamtliche Überwachung des Warenverkehrs über die Grenze und Durchführung der dazu erforderlichen Abfertigungshandlungen
- Durchsetzung der außenwirtschaftsrechtlichen Vorschriften
- Ahndung von Rechtsverletzungen auf dem Gebiet des Zoll- und Verbrauchssteuerrechts (dazu existieren an den Hauptzollämtern spezielle Straf- und Bußgeldsachenstellen)

- Grenzaufsicht, d. h. Durchführung von Überwachungsmaßnahmen an der sogenannten „Grünen Grenze“. Diese Aufgabe hat sich allerdings mit der Erweiterung der EU erheblich reduziert und besteht nur noch an der Grenze zur Schweiz bzw. an der Seegrenze sowie an den internationalen Flughäfen.

Diese traditionellen zöllnerischen Aufgabenfelder werden durch weitere Aufgaben, wie vor allem die Bekämpfung der Schwarzarbeit und seit 2015 die Kontrolle des *Mindestlohngesetzes*, ergänzt.

Zollämter Zu den Hauptzollämtern gehören die **Zollämter**, die ggf. noch in **Zollabfertigungsstellen** untergliedert sind. Man unterscheidet Zollstellen an der Grenze (sogenannte **Grenzzollstellen**) und Zollstellen im Innern, die nicht an einer Grenze liegen (sogenannte **Binnenzollstellen**). Nach den verschiedenen Verkehrswegen gibt es Flughafenzollstellen, Autobahn- und Landstraßenzollstellen, Hafenzollstellen und Eisenbahnzollstellen.

Hauptzollämter sind i. d. R. mit Zahlstellen ausgestattet. Außerhalb der Zahlstelle ist kein Beamter berechtigt, Gelder oder andere Zahlungsmittel in Empfang zu nehmen. Ausnahmen von diesem Grundsatz bedürfen einer besonderen schriftlichen Genehmigung der Dienststelle.

Der Prüfungsdienst der Hauptzollämter beschäftigt sich mit der Durchführung von Zollprüfungen in Firmen mit Ex- und Importtätigkeit sowie von Außenprüfungen in Firmen, die mit dem Verbrauch, der Herstellung, Lagerung oder dem Transport verbrauchsteuerpflichtiger Waren befasst sind.

An den **Binnengrenzen** der EU werden keine Zollabfertigungen mehr durchgeführt. Besondere Überwachungsaufgaben bestehen jedoch auch im Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, denn nicht alle Bereiche sind bislang vollständig harmonisiert. Unterschiede zwischen den Mitgliedsländern der EU gibt es z. B. noch bei den Verboten und Beschränkungen für die Einfuhr oder auch auf dem großen Gebiet der Verbrauchsteuern. Letztere sind lediglich hinsichtlich ihrer verfahrensmäßigen Realisierung weitgehend harmonisiert. Keine vollständige Einheitlichkeit besteht bei der Höhe der Steuersätze. Die aus diesen Umständen resultierenden notwendigen Kontrollen und Überwachungsmaßnahmen werden im Landesinneren durch **Kontrolleinheiten** der Zollverwaltung ausgeübt. Vergleichbare Einrichtungen bestehen auch in den anderen Mitgliedsländern der EU. Die Kontrolleinheiten erfüllen ihre Aufgaben in Dienstkleidung. In ihrer Tätigkeit sind sie Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft. Zu ihren Befugnissen gehört das Recht, Beförderungsmittel und Ladungen zu durchsuchen. Ferner führen die Kontrolleinheiten Prüfungen durch, ob bei Dieselfahrzeugen rechtswidrig steuerbegünstigtes Heizöl als Kraftstoff mitgeführt oder verwendet wird.

Adressen und örtliche Zuständigkeiten der Hauptzollämter sowie der weiteren Dienststellen der Zollverwaltung können im Internetauftritt der Zollverwaltung unter www.zoll.de eingesehen werden.

1.2 Die Quellen des Zollrechts

Die Tätigkeit der Zollverwaltung, die Rechte und Pflichten der am grenzüberschreitenden Warenverkehr Beteiligten, die Entstehung und Höhe der Einfuhrabgaben usw. werden umfassend durch Rechtsvorschriften geregelt. Diese Vorschriften bilden in ihrer Gesamtheit das Zollrecht. Das **Zollrecht ist Bestandteil des öffentlichen Rechts**. In ihm finden sich primär unmittelbare Regelungen des supranationalen Rechts der EU sowie ergänzende und ausfüllende Regelungen des nationalen deutschen Rechts.

1.2.1 Internationales Völkerrecht

Inhaltlich unterliegt das Zollrecht in erheblichem Maße dem Einfluss des internationalen Völkerrechts. Zu nennen sind hierbei insbesondere jene völkerrechtlichen Vereinbarungen, die im Ergebnis der Tätigkeit des *Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Zollwesens (RZZ)*, heute *Weltzollorganisation (WZO)* mit Sitz in Brüssel, abgeschlossen wurden. Dazu gehören z. B. das *Internationale Übereinkommen über die Vereinfachung und Harmonisierung der Zollverfahren*, die sogenannte *Kyoto-Konvention*, das *A.T.A.-Abkommen*, welches die Verwendung eines einheitlichen Zolldokumentes im internationalen Güterverkehr regelt, oder das für Zolltarif und Statistik überaus bedeutsame *Internationale Übereinkommen über das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren*.

Auch im Rahmen der *Welthandelsorganisation (World Trade Organization (WTO))* mit Sitz in Genf wurden wichtige für das Zollrecht relevante Abkommen abgeschlossen, so das *Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen (General Agreement on Tariffs and Trade (GATT))* und auf dessen Grundlage der *GATT-Zollwert-Kodex* (vgl. dazu Kapitel 1.5.2.1).

1.2.2 Recht der Europäischen Union

Das in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und damit auch in Deutschland anzuwendende Zollrecht ist europäisches Recht. Zum Verständnis der Gesamtkonzeption des Zollrechts sind daher zunächst einige Ausführungen zur EU und namentlich zu deren Rechtsetzungskompetenzen erforderlich.

In Zusammenhang mit den unmittelbaren Zollfragen sind die in den Gründungsverträgen ursprünglich formulierten und inzwischen realisierten Ziele auf wirtschaftlichem Gebiet besonders hervorzuheben:

- Abschaffung von Zöllen und mengenmäßigen Beschränkungen sowie Maßnahmen gleicher Wirkung im Handel zwischen den Mitgliedstaaten
- Einführung eines gemeinsamen Zolltarifes
- Durchführung einer gemeinsamen Handelspolitik gegenüber dritten Ländern.

Der aktuelle Entwicklungsstand der EU spiegelt sich im *Vertrag von Lissabon* wieder, der nach Ratifizierung in den einzelnen Mitgliedsländern am 1.12.2009 in Kraft getreten ist. Mit diesem Vertrag werden der *Vertrag über die Europäische Union* und der *Vertrag über die Europäische Gemeinschaft* zusammengeführt. Letzterer existiert nunmehr als *Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)*. EU-Vertrag

Laut EU-Vertrag existieren folgende Organe der EU:

- das Europäische Parlament
- der Europäische Rat
- der Rat
- die Europäische Kommission
- der Gerichtshof der Europäischen Union
- die Europäische Zentralbank
- der Rechnungshof

Rechtsetzung Zur Erfüllung der Aufgaben der EU können die Organe der EU nach Maßgabe des *AEUV* unterschiedliche Rechtsakte erlassen:

Verordnungen: Diese entsprechen den Gesetzen im nationalen Recht. EU-Verordnungen sind als supranationales Recht in den Mitgliedsländern unmittelbar gültig. Es ist damit keine Überführung solcher Regelungen in die nationalen Rechtsordnungen erforderlich. Verordnungen von bedeutendem Inhalt werden i. d. R. gemeinsam vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassen (sogenannte „Basisrechtsakte“ oder „Grundverordnungen“). Die Kommission kann zur Ergänzung oder Änderung nicht wesentlicher Vorschriften sogenannte „delegierte Rechtsakte“ sowie „Durchführungsrechtsakte“ als Verordnungen erlassen.

Richtlinien: Hier handelt es sich um Festlegungen, die für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet sind, in ihrer inhaltlichen Zielstellung Verbindlichkeit besitzen. Die konkrete Umsetzung der Inhalte von Richtlinien bleibt jedoch den Staaten selbst überlassen. Daher wird stets eine Umwandlung in nationale Rechtsakte erforderlich.

Beschlüsse: Diese besitzen für den bezeichneten Adressatenkreis Verbindlichkeit, bedürfen ggf. auch einer weiteren Umsetzung.

Empfehlungen und Stellungnahmen: Derartige Akte haben keine Rechtsverbindlichkeit. Ihre Bedeutung liegt primär auf politischem Gebiet.

In jüngster Zeit spielen Leitlinien der Europäischen Kommission eine zunehmende Rolle. Diese geben für die Zollbehörde und die Wirtschaftsbeteiligten Orientierungen zur einheitlichen Auslegung und Anwendung des Unionsrechts, stellen aber selbst kein Recht dar.

Hinweis

Im Zollbereich sind EU-Verordnungen die wichtigsten Rechtsakte.

Ihre Verbindlichkeit erstreckt sich unmittelbar auf jene, die an Warenbewegungen über die Zollgrenzen der EU beteiligt sind. Folglich ist es für den auf diesem Gebiet tätigen Spediteur wichtig, die einschlägigen Regelungen in ihren Grundzügen zu kennen.

Seit 1994 ist der *Zollkodex* die zentrale Rechtsnorm des Europäischen Zollrechts mit Gültigkeit in allen Mitgliedstaaten der EU. Seine **Ablösung durch den *Unionszollkodex (UZK)* steht voraussichtlich im Laufe des Jahres 2016 an**. Anwendbar wird der *UZK* erst nach Verabschiedung der erforderlichen Detailregelungen in den delegierten Rechtsakten und Durchführungrechtsakten, die Ende 2015 als endgültige Texte erwartet werden. Die Darstellung des Europäischen Zollrechts erfolgt daher noch anhand des zum Redaktionsschluss dieses Buchs (Juli 2015) gültigen *Zollkodex*. Auf zu erwartende Änderungen durch den *UZK* wird soweit erforderlich hingewiesen (siehe insbesondere Kapitel 1.14).

Der *Zollkodex* folgt in seiner Systematik den praktischen Abläufen bei der Ein- und *Zollkodex* Ausfuhr von Waren. Insofern ist er in seiner Handhabung durchaus nutzerfreundlich. Die einzelnen Titel gliedern sich wie folgt:

Titel I: *Allgemeines (Art. 1–19)*

In diesem Titel wird der Geltungsbereich des *Zollkodex* umrissen. Darüber hinaus werden die wichtigsten zollrechtlichen Begriffe definiert, u. a. erfolgt die Festlegung des Zollgebietes der EU.

Allgemeine Vorschriften vervollständigen diesen Titel. Für die Tätigkeit des Spediteurs ist dabei insbesondere die Regelung über die Stellvertretung von großer praktischer Bedeutung. Festlegungen zur Auskunftserteilung durch die Zollbehörden betreffen gleichermaßen wichtige praktische Fragen der Abwicklung grenzüberschreitender Warenbewegungen.

Titel II: *Grundlagen für die Einfuhr- und Ausfuhrabgaben sowie für die Anwendung der sonstigen im Warenverkehr vorgesehenen Maßnahmen (Art. 20–36)*

Hier sind die übergreifenden Festlegungen zum Zolltarif, zur zolltariflichen Einreihung von Waren, zum Warenursprung sowie zum Zollwert enthalten. Diese Regelungen betreffen Bereiche, die unmittelbaren Einfluss auf die Höhe von zu entrichtenden Zöllen haben.

Titel III: *Vorschriften, die für in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbrachte Waren gelten, bis diese eine zollrechtliche Bestimmung erhalten haben (Art. 36a–57)*

Die Vorschriften beinhalten wesentliche Pflichten der Beteiligten bei dem Verbringen von Waren. Da hier die unmittelbare Passage über die Zollgrenze der Union erfasst wird, sind die einschlägigen Regelungen auch unmittelbar an den Spediteur gerichtet, der im Güterverkehr grenzüberschreitend tätig wird. Dazu gehören solche wichtigen Fragen wie die Gestellung der Waren und die Abgabe einer summarischen Anmeldung.

Titel IV: *Zollrechtliche Bestimmung (Art. 58–182)*

Dieser Titel bildet den Kern der EU-rechtlich geregelten Zollverfahrensvorschriften. Dem praktischen Ablauf grenzüberschreitender Warenbewegungen folgend, werden jene Pflichten formuliert, die bei der Überführung von Waren in eines der möglichen Zollverfahren entstehen. Diese Pflichtenlage ist in Abhängigkeit von der Spezifik des jeweiligen Verfahrens außerordentlich differenziert. In engem Zusammenhang damit stehen Anforderungen an die Verfahrensbeteiligten. Der Titel schließt Befugnisse der Zollbehörden mit ein. Insofern wird jener Bereich erfasst, der die praktische Tätigkeit des Spediteurs unmittelbar berührt.

Der **LORENZ** ist seit mehr als 50 Jahren ein Garant für Erfolg in der beruflichen Aus- und Fortbildung der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, gleichzeitig ist er ein unentbehrliches Nachschlagewerk für die tägliche Praxis. Auch in Logistikstudiengängen an Hoch- und Fachhochschulen sowie in der Weiterbildung findet der LORENZ zunehmend Verwendung.

Der in überarbeiteter Neuauflage erschienene **Band 2** beschäftigt sich mit den Mehrwertdienstleistungen (Value-Added-Services), Spezialthemen und internationalen Aufgabenstellungen der Spedition.

Der **Schwerpunkt der Aktualisierung** dieser 20. Auflage betrifft das Kapitel Zoll. Das europäische Zollrecht befindet sich zurzeit in einem tiefgreifenden Wandlungsprozess. Durch den neuen Unionszollkodex wird sich im Jahr 2016 eine grundlegende Reform des Zollrechts ergeben. Ebenso wurden Änderungen im Umsatzsteuerrecht sowie Auswirkungen der Steuerrechtsprechung für die Praxis eingearbeitet. Die Entwicklungen zu den ADSp und zum Mindestlohngesetz werden, soweit hierzu Rechtssicherheit besteht, dargestellt. Das Kapitel Kosten- und Leistungsrechnung wurde um praxisrelevante Kennzahlen erweitert.

Des Weiteren wurden auch die Kapitel zur IT in der Logistik und die speditionelle Logistik (u. a. auf Basis der neuesten DSLV-Branchenerhebung 2015) sowie die Beförderung gefährlicher Güter gründlich und unter Berücksichtigung der neuesten rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen aktualisiert.

www.dvz.de/buch

ISBN 978-3-87154-510-8



9 783871 545108