

Eteläranta 4 B 9
00130 Helsinki, Finnland
Tel. +358 9 696207-0
Fax +358 9 696207-10
helsinki@bjl-legal.com

Die Haftung des Transportunternehmers in zollrechtlichen Versandverfahren

Transittransporte können für den Spediteur zum Risiko werden

Finnland hat eine Schlüsselposition als Transitland für den Transport von Waren mit Ursprung außerhalb der Europäischen Union, besonders aus Osteuropa und Asien. Die hiermit verbundenen logistischen Aufgaben werden oft von in Finnland ansässigen Unternehmen oder Niederlassungen geleistet, die auch die Zollformalitäten übernehmen. Die in der EU zur Verfügung stehenden Versandverfahren vereinfachen die Abwicklung, können für das Transportunternehmen aber auch ein Risiko mit sich bringen.

von

Peter Jaspers

Stand

November 2007

Nach hergebrachtem Grundsatz sind eingeführte Waren bei jedem Grenzübertritt zu verzollen. Die Staaten der Europäischen Union bilden eine Zollgemeinschaft, so dass der Transport über innergemeinschaftliche Grenzen hinweg keine Zollpflichten auslöst. Wird dagegen eine Ware von einem Drittland in das Gebiet der Europäischen Union verbracht, löst dieser Vorgang die Zollpflicht aus. Ebenso ist bei Einfuhr von Waren eine Einfuhrumsatzsteuer zu entrichten.

Bedeutung der Versandverfahren

Sind die eingeführten Waren für den Transit in einen anderen Mitgliedsstaat der Union bestimmt, kann die Zoll- und Steuerpflicht durch Inanspruchnahme der Versandverfahren so aufgeschoben werden, dass sie erst am Bestimmungsort erfüllt werden. Wenn zum Beispiel ein russischer Lieferant Waren per Straßentransport an einen spanischen Abnehmer versendet, kann der Importeur bei der Einreise nach Finnland das Versandverfahren T1 (externes Versandverfahren) einleiten. Zoll- und Steuerpflichten werden

dann erst am spanischen Bestimmungsort an einer Binnenzollstelle erfüllt.

Die Ausnutzung des Versandverfahrens bietet eine Reihe von Vorteilen. Der Spediteur braucht die Zölle und Steuern nicht vorzustrecken, sondern sie werden sogleich vom eigentlichen Empfänger getragen. Dieser kann die Waren vor der zollrechtlichen Abfertigung begutachten und bei Fehllieferungen umgehend zurücksenden.

Neben dem externen Versandverfahren T1 hat für Finnland das besondere interne Versandverfahren T2F Bedeutung. Dieses ist anwendbar bei Transporten von und nach der autonomen Region Åland, die ein gesondertes Steuergebiet darstellt. Für Transporte von und nach dem sonstigen Finnland gilt eine vereinfachte Zollabfertigung, Transporte in die restliche Europäische Gemeinschaft sind aber Gegenstand des T2F-Verfahrens.

Für die Ausfuhr von Waren von oder durch Finnland nach Russland oder ins sonstige Osteuropa wird zumeist vom TIR-Versand-

verfahren Gebrauch gemacht. Dieses beruht auf einem multinationalen Übereinkommen und ist derzeit in 54 Vertragsstaaten anwendbar. Anders als im EU-Versandverfahren, das bereits zu weiten Teilen auf eine elektronische Abwicklung umgestellt ist, wird der TIR-Transport immer von einem Zolldokument, dem Carnet TIR, begleitet. Die Carnets werden von den zugelassenen nationalen Transportverbänden ausgegeben.

Kein Versandverfahren ohne Sicherheiten

Die Durchführung eines Versandverfahrens bedeutet stets auch den Aufschub der Zollschuld. Die jeweils anzuwendenden zollrechtlichen Vorschriften setzen deshalb grundsätzlich voraus, dass die Entrichtung des Zolls durch Sicherheiten gewährleistet wird. Nur für einige Fälle wie den Lufttransport oder den Transport durch nationale Eisenbahngesellschaften bestehen Ausnahmen von der Pflicht zur Stellung von Sicherheiten.

Die Sicherheit kann in der Form der Einzelsicherheit für ein be-

Eteläranta 4 B 9
00130 Helsinki, Finnland
Tel. +358 9 696207-0
Fax +358 9 696207-10
helsinki@bjl-legal.com

stimmtes Versandverfahren oder als Gesamtbürgschaft gestellt werden. Üblicherweise wird die Sicherheit von demjenigen gestellt, der die Waren zum Versandverfahren anmeldet, oft also dem Transport- oder Logistikunternehmen. Anders ist dies im TIR-Verfahren. Hier verlangen die Zollstellen vom Transportunternehmen selbst keine Sicherheit. Ein national zugelassener Verband (in Finnland der Verband für Transporte und Logistik, SKAL) bürgt für Zölle und andere Abgaben, die im Falle von Unregelmäßigkeiten in Zusammenhang mit einem TIR-Transport entstehen können.

Die gestellten Sicherheiten ändern jedoch nichts daran, dass der Transportunternehmer für die Abgaben einstehen muss. Wenn zum Beispiel aufgrund einer Bürgschaft die Zollschuld beglichen wird, hat der Bürge das Recht, für den gezahlten Betrag vom ursprünglichen Schuldner, also dem Transportunternehmer, Ersatz zu verlangen.

Wer anmeldet, haftet

Während ein die Waren transportierendes Logistik- oder Speditionsunternehmen durch das Versandverfahren von der Notwendigkeit entlastet wird, an der Grenze Zölle und Steuern zu entrichten, ist es damit nicht aus der Haftung für diese Zahlungen entlassen. Das damit verbundene Risiko wird oft nicht richtig wahrgenommen, kann aber ganz erheblich sein.

Die vorübergehende Freistellung des Transports von den zollrechtlichen Pflichten im Versandverfahren ist an die Erfüllung der

mit dem Verfahren verbundenen Pflichten geknüpft. Zu diesen Pflichten gehört es unter anderem, dass die Waren innerhalb einer gesetzten Frist unverändert der Bestimmungszollstelle vorgeführt werden. Die Haftung für die Erfüllung dieser Pflicht trifft das Unternehmen, das die Waren zum Versandverfahren angemeldet hat, also in der Regel den Spediteur bzw. das Transportunternehmen. Da andererseits die Entgegennahme und Zollabfertigung in der Regel Aufgabe des Empfängers der Waren ist, hat das Logistikunternehmen meist keinen unmittelbaren Einfluss auf den ordnungsgemäßen Abschluss des Verfahrens.

Hat zum Beispiel ein finnisches Logistikunternehmen die Waren eingeführt und zum Vergabeverfahren angemeldet und diese dann nach Spanien weitergeschickt, dann wird das Verfahren nur dann ordnungsgemäß abgeschlossen, wenn von der Zollstelle in Spanien fristgemäß eine Rückmeldung in Finnland eintrifft. Wenn eine solche Rückmeldung nicht erfolgt, z.B. weil der Empfänger die ordnungsgemäße Anmeldung unterlassen hat, wird das finnische Unternehmen von den finnischen Zollbehörden auf Zahlung von Zöllen und Umsatzsteuer in Anspruch genommen. Die Einfuhrumsatzsteuer beträgt 22 % des Transaktionswertes und stellt damit eine ernstzunehmende wirtschaftliche Belastung dar.

Die Haftung kann auch eintreten, ohne dass den Empfänger der Waren eine Schuld trifft. Wenn zum Beispiel die sich im Versandverfahren befindliche Ware auf

dem Transport gestohlen wird, führt dies zur Entstehung der Zoll- und Steuerpflicht, und zwar nach den Steuersätzen des Landes, in welchem der Diebstahl geschehen ist. Verantwortlich für diese Abgaben ist in erster Linie der Empfänger als Importeur. Der Spediteur, der das Versandverfahren angemeldet hat, haftet aber in vollem Umfang mit und kann von den Behörden nach freier Wahl auch statt des Empfängers in Anspruch genommen werden.

Kein Vorsteuerabzug im Haftungsfall

In einem solchen Haftungsfall besteht der größte Schadensposten oft in der Einfuhrumsatzsteuer. Ein gerne übersehener Umstand ist, dass der Spediteur diese Umsatzsteuer *nicht* als Vorsteuer geltend machen kann, sondern dass sie bei ihm als reiner Schaden bestehen bleibt. Der Vorsteuerabzug setzt nämlich voraus, dass die Einfuhr *zum Zwecke der steuerpflichtigen Geschäftstätigkeit* des Unternehmens erfolgte. Dies ist nur dann der Fall, wenn die Waren in das Eigentum des Unternehmens gelangen oder in anderer Weise von diesem Unternehmen wirtschaftlich verwertet werden. Dies trifft aber auf den Transporteur gerade nicht zu.

Selbstverständlich kann der Spediteur in dem oben geschilderten Szenario Ersatz vom Empfänger der Waren verlangen, wenn diesem ein Verschulden zur Last fällt. Gerade bei steuerlich unzuverlässigen Empfängern ist deren Zahlungsunfähigkeit jedoch keine Seltenheit. Eine mögliche gerichtliche Durchsetzung der Ansprüche müsste im Ausland erfolgen

Eteläranta 4 B 9
00130 Helsinki, Finnland
Tel. +358 9 696207-0
Fax +358 9 696207-10
helsinki@bjl-legal.com

und wäre daher mit großem Kostenrisiko verbunden.

Zur Verdeutlichung der Größenordnung des Risikos sei ein Beispiel aus dem Bereich der TIR-Transporte genannt. Der finnische Verband für Transporte und Logistik (SKAL), der in Finnland für TIR-Transporte bürgt, hat im Juli 2007 die von den Transportunternehmen zu leistende Sicherheit von 6.000 Euro auf 60.000 Euro verzehnfacht, weil die Haftungsrisiken mit der alten Sicherheitssumme nicht annähernd abgedeckt waren und zahlreiche Transportunternehmen durch solche Haftungsfälle in Konkurs gegangen waren. Festzustellen ist, dass die drohenden Konkurse durch diese Erhöhung der Sicherheit nicht abgewendet werden, denn der Verband wird erst in Anspruch genommen, wenn das Transportunternehmen bereits zahlungsunfähig ist. Der Transportunternehmer muss sich vielmehr durch sachgerechte Gestaltung seiner vertraglichen Verhältnisse selbst schützen.

Begrenzung und Handling der Haftung

Transportunternehmen können sich gegen die hier beschriebenen Risiken sichern, indem sie sich von der Zuverlässigkeit der Transportempfänger überzeugen und sich für die Zoll- und Steuerhaftung gegebenenfalls eine ausreichende Sicherheit stellen lassen. Entsprechende Vertragsklauseln können sicherstellen, dass der Transportunternehmer die Versandverfahren nicht ohne solche Sicherheit anmelden muss.

Sollte der Haftungsfall bereits eingetreten sein, ist ein zügiges

Tätigwerden gegenüber den Behörden in Finnland erforderlich. Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Unternehmer einen Erlass oder eine Erstattung des Zolls bzw. der Umsatzsteuern erreichen. Für die Beantragung dieser Erleichterungen gelten allerdings kurze Fristen, die leicht verstreichen, wenn man sich zu lange darauf verlässt, dass der Empfänger die Angelegenheit am Bestimmungsort noch regeln wird.