



ECKPUNKTE

# HAMBURG 2040

## ZOLL- UND EINFUHRPROZESSE IM HAMBURGER HAFEN OPTIMIEREN

## Inhaltsverzeichnis

### Vorwort

<b>I.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>Forderungen</b>	<b>5</b>
1	Import Management Plattform (IMP) weiterentwickeln	5
2	Nationales Pilot-Projekt „Border One Stop Shop“ (BOSS) in Abstimmung mit der Wirtschaft umsetzen	6
3	Automatisierte Zollabfertigung einführen	7
4	Möglichkeit der Zollanmeldung vor Gestellung nutzen	9
5	Verfahren für die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer wettbewerbsfähig gestalten	10
	<b>Quellen und Verweise</b>	<b>11</b>

## Vorwort

Seehäfen sind die Dreh- und Angelpunkte der internationalen Warenströme und damit der Globalisierung. Als Bindeglieder zwischen den seeseitigen Verkehren und den Hinterlandverkehren mit den Verkehrsträgern Schiene, Straße sowie Feeder- und Binnenschiff spielen sie eine zentrale Rolle innerhalb der Verkehrsnetzwerke. Der Hamburger Hafen hat als großer Seehafen nicht nur eine zentrale Bedeutung für Hamburg, sondern darüber hinaus für die Unternehmen in der Metropolregion und die gesamte deutsche Wirtschaft.

Neben anderen Faktoren stellt die Schnelligkeit der Einfuhrprozesse für den Hamburger Hafen einen wichtigen Standortfaktor im nationalen und internationalen Wettbewerb dar. In dieser Hinsicht schöpft der Hamburger Hafen sein volles Potenzial noch nicht aus. Nach der Auflösung des Hamburger Freihafens zum 1. Januar 2013 und der Schaffung eines einheitlichen Zollamtsbezirks für das Hamburger Stadtgebiet zum 1. Januar 2019 gilt es nun, die verschiedenen am Einfuhrprozess beteiligten Behörden untereinander sowie mit den Wirtschaftsbeteiligten noch besser zu vernetzen. Der Informationstechnologie kommt bei der Hebung weiterer Effizienz- und Geschwindigkeitspotenziale eine Schlüsselrolle zu. Hamburg kann dabei auf dem bereits etablierten Port Community System Hamburg – insbesondere der der Import Management Plattform (IMP) aufbauen – und diese an die Herausforderungen der Zukunft anpassen.

In diesem Eckpunktepapier präsentieren wir einige innovative Ansätze zur Optimierung des Zollstandortes Hamburg, um den Hamburger Hafen als Zollstandort noch besser im internationalen Wettbewerb zu positionieren. Dieses Papier versteht sich als weitere Vertiefung des „Zukunftsplan Hafen“ im Rahmen unserer Standortstrategie „Hamburg 2040: Wie wollen wir künftig leben – und wovon?“

Bei der konkreten Ausgestaltung und Umsetzung unserer Vorschläge kommt es entscheidend darauf an, dass die Bedürfnisse und das Know-how der Hamburger Wirtschaft einbezogen werden. Unsere Handelskammer bietet sich dem Hamburger Senat und der Zollverwaltung diesbezüglich als Diskussionsplattform an.

Handelskammer Hamburg



Prof. Norbert Aust

Präses



Dr. Malte Heyne

Hauptgeschäftsführer

## I. Einleitung

Für die Logistikdrehscheibe Hamburg ist im nationalen und internationalen Wettbewerb die Schnelligkeit der Einfuhrprozesse für Waren ein wichtiger Standortfaktor. Die **Aufhebung des Hamburger Freihafens** zum 1. Januar 2013 ist auch in diesem Zusammenhang zu sehen. Der gesamte Hamburger Hafen ist seitdem zollrechtlich ein sogenannter „Seezollhafen“, wie die meisten großen Häfen in der europäischen Nord Range. Es entfielen Kontrollen an den früheren Freizonengrenzen, die regelmäßig zu Staus führten. Die Entscheidung des Hamburger Senats zur Aufhebung des Freihafens war das Ergebnis eines langjährigen und intensiven Diskussionsprozesses, in dem unterschiedliche und gegensätzliche Interessen zum Ausgleich gebracht werden mussten. An diesem Prozess hatte sich die Handelskammer Hamburg als Vertreterin des Gesamtinteresses der Hamburger Wirtschaft intensiv beteiligt.

Zum 1. Januar 2019 wurden die Hauptzollämter Hamburg-Hafen und Hamburg-Stadt aufgelöst und das **Hauptzollamt Hamburg** wurde errichtet. Aus den Zollämtern HafenCity, Oberelbe und Waltershof wurde gleichzeitig das Zollamt Hamburg gebildet. Damit kam die deutsche Zollverwaltung den seit vielen Jahren erhobenen Forderungen aus der Hamburger Wirtschaft nach, und es wurden innerhalb Hamburgs bestehende Zollgrenzen, die für die Unternehmen mit unnötigem Verwaltungsaufwand verbunden waren, beseitigt.

Hamburg ist Eingangstor einer Vielzahl von Waren, für die bei der Einfuhr sogenannte Verbote und Beschränkungen bestehen. Für die Schnelligkeit und Effizienz der Einfuhrabwicklung kommt es daher auch auf das Zusammenspiel zwischen der Zollverwaltung und den anderen am Einfuhrprozess beteiligten Behörden an: z.B. Veterinär- und Einfuhramt, Ökokontrollbehörde, Pflanzengesundheitskontrolle, Bundesamt für Landwirtschaft und Ernährung.

Hinsichtlich der Schnelligkeit der Einfuhrprozesse schöpft Hamburg das volle Potenzial jedoch noch nicht aus. Der Informationstechnologie kommt bei der Hebung weiterer Effizienz- und Geschwindigkeitspotenziale eine Schlüsselrolle zu. Zu nennen sind insbesondere folgende Punkte, die in diesem Eckpunktepapier detailliert behandelt werden:

- Import Management Plattform (IMP) weiterentwickeln
- Nationales Pilot-Projekt „Border One Stop Shop“ (BOSS) in Abstimmung mit der Wirtschaft umsetzen
- Automatisierte Zollabfertigung einführen
- Möglichkeit der Zollabfertigung vor Gestellung (ZvG) nutzen
- Verfahren für die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer wettbewerbsfähig gestalten

Mit der für die Hamburger Hafenwirtschaft entwickelten **Import Management Plattform (IMP)**<sup>1</sup> verfügt Hamburg bereits über eine einzigartige, intelligente elektronische Plattform, die die branchenindividuellen Anforderungen der Wirtschaftsbeteiligten und der beteiligten Behörden unterstützt und zugleich logistische Prozesse optimiert. Bei der Weiterentwicklung der IMP müssen die Entwicklungen auf der europäischen Ebene berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für die „**Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll**“<sup>2</sup>. Hamburg hat die Chance, mit der Weiterentwicklung der IMP als lokales „Single Window“ einen Standard zu setzen und die Entwicklungen auf der EU-Ebene im Interesse der Hamburger Wirtschaft zu beeinflussen.

Auch das nationale Pilotprojekt „**Border One Stop Shop**“ (BOSS) hat großes Potenzial, den Zollstandort Hamburg im internationalen Wettbewerb voranzubringen. BOSS hat das Ziel, die Einfuhrkontrollen aller wesentlichen am Einfuhrprozess beteiligten Behörden (u.a. Zoll, Veterinär- und Lebensmittelkontrollen, Pflanzengesundheitskontrolle) an einem Standort zusammenzuführen. Hier kommt es darauf an, dass bereits in der Planungsphase die Bedürfnisse der Wirtschaft berücksichtigt und die richtigen Weichen gestellt werden. Die IT-Infrastruktur von BOSS muss mit der bereits bestehenden **Import Management Plattform (IMP)** verknüpft werden, damit das volle Potenzial der Verknüpfung von physischen Kontrollen an einem Standort sowie des „Single-Window“-Ansatzes beim elektronischen Datenaustausch voll ausgeschöpft werden kann.

Immer wieder kommt es aufgrund von Personalengpässen bei der Zollverwaltung zu Verzögerungen, wenn entweder das Abfertigungsaufkommen unerwartet hoch ist, und/oder sich urlaubs- und krankheitsbedingte

<sup>1</sup> <https://www.dakosy.de/cargo-communication/imp>

<sup>2</sup> Pressemitteilung der EU-Kommission zur „Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll“ vom 19. Mai 2022: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP\\_22\\_3210](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_22_3210)

Abwesenheiten überschneiden. Eine **automatisierte Zollabfertigung** im Sinne einer automatischen Überlassung solcher Warensendungen zum freien Verkehr, bei denen die durch künstliche Intelligenz unterstützte Risikoanalyse ein geringes Risiko ermittelt hat, kann zur Beschleunigung beitragen. Unternehmen können auch selbst dazu beitragen ihre Zollprozesse zu optimieren, wenn sie häufiger als bisher die Möglichkeit der **Zollanmeldung vor der Gestellung der Waren (ZvG)** nutzen. Die Zollverwaltung muss hierzu jedoch in der Lage sein, den vor Gestellung abgegebenen Zollanmeldungen bei der Abfertigung Priorität einzuräumen.

Schließlich ist das derzeitige Verfahren bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland optimierungsbedürftig, um den Hamburger Hafen auch diesbezüglich im internationalen Wettbewerb weiter voranzubringen.

Die nachfolgenden Vorschläge wurden auf Basis der Ergebnisse zahlreicher Beratungsgespräche mit Mitgliedsunternehmen, Gesprächen mit Vertretern aus in Hamburg ansässigen Fach- und Branchenverbänden und Behörden erarbeitet. Besonders hilfreich waren auch die Erfahrungsaustausche in der Arbeitsgruppe Zoll- und Außenwirtschaftsrecht der Handelskammer Hamburg sowie im Arbeitskreis Zoll- und Hafen der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI).

## II. Forderungen

### 1. Import Management Plattform (IMP) weiterentwickeln

Der Hamburger Hafen ist ein bedeutender Standort für die Ein- und Ausfuhr von Waren – darunter auch solcher, die Verboten und Beschränkungen unterliegen. An der Einfuhrkontrolle sind daher neben dem Zoll zahlreiche weitere Behörden mit unterschiedlichen Zuständigkeiten, beispielsweise in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit, Umwelt, Landwirtschaft, Fischerei, Kulturerbe, Marktüberwachung und Produktkonformität, beteiligt. Das hat zur Folge, dass Unternehmen Informationen – manchmal sogar noch auf Papier – an verschiedene Behörden mit jeweils eigenen Portalen und Verfahren übermitteln müssen. Dies ist für die Wirtschaftsbeteiligten umständlich und zeit- und kostenaufwändig und macht es auch für die Behörden schwieriger, gemeinsam gegen Risiken vorzugehen.

Mit der für die Hafenvirtschaft entwickelten **Import Management Plattform (IMP)** verfügt Hamburg bereits über eine einzigartige, intelligente elektronische Plattform, die die branchen-individuellen Anforderungen der Wirtschaftsbeteiligten und zahlreicher involvierter Behörden unterstützt und zugleich den Gesamtprozess vom Schiffszulauf auf den Hamburger Hafen bis zur Auslieferung der Waren an den Kunden im Hinterland optimiert. Die IMP stellt bereits heute einen der wichtigsten Standortfaktoren für den Zollstandort Hamburg dar.

Die Europäische Kommission hat im Mai 2022 mit den anderen gesetzgebenden Organen der EU eine vorläufige politische Einigung über ihre Initiative **„Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll“** erzielt, die es den verschiedenen an der Zollabwicklung beteiligten Behörden erleichtern soll, von Händlern übermittelte Informationen auf elektronischem Weg auszutauschen. In einem zweiten Schritt sollen Unternehmen Zollanmeldungen und andere gesetzlich vorgeschriebene Informationen für die Ein-, Durch- oder Ausfuhr von Waren über ein einziges Portal eines Mitgliedstaates übermitteln können. Diese Initiative ist Teil eines ehrgeizigen Projekts zur Modernisierung der Zollkontrollen in den nächsten zehn Jahren.

#### Unsere Forderungen

- Zunächst sollten alle für den Einfuhrprozess relevanten Behörden eine Schnittstelle zur IMP erhalten. Das ist beispielsweise für die Konformitätskontrollen der Bundesanstalt für Ernährung bei Obst und Gemüse noch nicht der Fall. Diesbezüglich noch bestehende rechtliche Hindernisse und/oder Bedenken hinsichtlich des Datenaustauschs zwischen Bundes- und Landesbehörden müssen überwunden werden.
- Bei der Weiterentwicklung der IMP müssen die Entwicklungen auf der europäischen Ebene berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für die Initiative „Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll“.

- Aufgrund der Erfahrungen mit IT-Projekten im Zollbereich auf EU-Ebene, die sich regelmäßig verzögern und dem Zeitplan in der Regel über Jahre hinterherhinken, sollte Hamburg mit der Weiterentwicklung der IMP als

lokales „Single-Window“ zügig vorangehen und einen Standard setzen. Auf diese Weise kann eine Hamburger Best Practice die Entwicklungen auf EU-Ebene im Interesse der Hamburger Wirtschaft beeinflussen.

## 2. Nationales Pilot-Projekt „Border One Stop Shop“ (BOSS) in Abstimmung mit der Wirtschaft umsetzen

Neben der für die Einfuhr notwendigen Datenübermittlung an den Zoll und je nach Art und Beschaffenheit der Ware an verschiedene andere Behörden, kann der Einfuhrprozess auch mit physischen Kontrollen verbunden sein. So muss beispielsweise eine veterinärkontrollpflichtige Ware zunächst im Rahmen des zollrechtlichen Verfahrens der vorübergehenden Verwahrung zu einem Standort des Veterinär- und Einfuhramtes befördert werden, bevor die Ware in den freien Verkehr überführt werden kann. Gegebenenfalls ist auch noch eine Beförderung des Containers zur Containerprüfanlage erforderlich, die ein wichtiges Hilfsmittel des Zolls bei der Schmuggelbekämpfung darstellt. Falls der Inhalt des Containers vom Zoll einer physischen Kontrolle unterzogen werden soll, kann auch noch eine Entgasung erforderlich sein. Der Einfuhrprozess kann daher für Unternehmen mit einem hohen logistischen Aufwand verbunden sein.

Es ist sehr zu begrüßen, dass Hamburg mit dem **nationalen Pilotprojekt „Border One Stop Shop“ (BOSS)** die veterinär- und lebensmittelrechtlichen Einfuhrkontrollen, die Pflanzengesundheitskontrollen, die Konformitätskontrollen und die Zollkontrollen am Standort Waltersdorf/Finkenwerder Straße, an dem bisher schon das Zollamt Hamburg tätig ist, zusammenführen will. An dem Projekt sind neben der Zollverwaltung die für die Wareneinfuhrkontrollen zuständige Behörde für Justiz und Verbraucherschutz, die Behörde für Wirtschaft und Innovation sowie die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung beteiligt. Mit BOSS soll die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens gesteigert und ein wichtiger Beitrag zur modernen Hafenentwicklung geleistet werden.

Mit Senatsbeschluss vom 2. Februar 2021 wurden die seit April 2019 durchgeführten Vorprüfungen mit einem positiven Ergebnis für das Projekt und den Standort abgeschlossen, und das Projekt ist in die nächste Phase

eingetreten, in der das Realisierungskonzept erarbeitet wird<sup>4</sup>, über das der Hamburger Senat nach aktueller Planung im Jahr 2023 beschließen soll. Nach Bewilligung durch die Hamburgische Bürgerschaft könnte im Jahr 2024 mit der Umsetzung begonnen werden.

### Unsere Forderungen

- Mit BOSS wird ein gemeinsames Abfertigungszentrum aller beteiligten Behörden geschaffen werden, um die physischen Kontrollen bei Eingang der Sendungen im Hamburger Hafen an einem Ort und zur selben Zeit bzw. unmittelbar nacheinander durchführen zu können. Das bedeutet nicht, dass alle weiteren Kontrollorte (bspw. der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung) aufgegeben werden müssen, wenn deren Inanspruchnahme für die Unternehmen aus logistischen Gründen besser geeignet sind.
- Die Abläufe am BOSS-Standort müssen so gestaltet werden, dass der organisatorische, zeitliche und logistische Aufwand der Unternehmen so weit wie möglich reduziert wird. Insbesondere durch Reduzierung des logistischen Aufwandes können auch klimapolitische Ziele unterstützt werden.
- Die IT-Infrastruktur von BOSS muss mit dem Port Community System Hamburg<sup>5</sup> – insbesondere mit der Import Management Plattform (IMP), die ein wesentlichen Bestandteil bildet - verknüpft werden bzw. darin integriert werden. Für die Optimierung der logistischen Abläufe ist insbesondere die Verknüpfung mit dem Slotbuchungsverfahren der Containerterminals für Trucker sehr wichtig, mit dem Engpässe im Hamburger Hafen vermieden und die Verkehrssituation entlastet werden.
- Bis zur Realisierung von BOSS sollten alle beteiligten Behörden schon eine Schnittstelle zur IMP erhalten

<sup>4</sup> Vgl.: Pressemitteilung der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz „Nationales Pilotprojekt „Border One Stop Shop (BOSS)“ stärkt Hamburger Hafen“ vom 2. Februar 2021: <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/14873776/2021-02-02-bjv-nationales-pilotprojekt-border-one-stop-shop-staerkt-hamburger-hafen/>

und diese nutzen. Dies ist beispielsweise bei der IT-Anwendung QUAKON für die Anmeldung zur Konformitätskontrolle bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung zur Einfuhr/Ausfuhr von Erzeugnissen mit EU-Vermarktungsnormen noch nicht der Fall.

- Bei der Umsetzungsplanung und Realisierung von BOSS ist die **„Single-Window“-Initiative** der Europäischen Kommission im Blick zu behalten. Deren erste Ergebnisse können jedoch nicht abgewartet werden, weil dies zu einer erheblichen Verzögerung bei der Realisierung von BOSS führen würde. Idealerweise

kann BOSS so zügig realisiert werden, dass BOSS als Best Practice in die Initiativen der EU-Kommission einfließen kann. So könnte BOSS in Verbindung mit der IMP als Bestandteil des Port Community System Hamburg zu einem europaweit ausstrahlenden Leuchtturmprojekt werden, das sich positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens auswirkt.

- In der aktuellen Planungsphase kommt es darauf an, dass die Bedürfnisse und das Know-how der Hamburger Wirtschaft berücksichtigt bzw. einbezogen werden. Unsere Handelskammer bietet sich diesbezüglich gerne als Diskussionsplattform an.

### 3. Automatisierte Zollabfertigung einführen

Trotz der weitgehenden Digitalisierung der Antragsverfahren wie z.B. ATLAS im Zollbereich und TRACES bei den Veterinär-, Bioprodukte- und Pflanzengesundheitskontrollen und effizienter Systeme des elektronischen Datenaustauschs zwischen den Wirtschaftsbeteiligten und den am Einfuhrprozess beteiligten Behörden (Import-Management-Plattform) begrenzt immer noch der menschliche Faktor die größtmögliche Schnelligkeit bei der Zollabfertigung.

So ist es im Hamburger Hafen in den vergangenen Jahren immer wieder bei unerwartet hohem Abfertigungsaufkommen, an Brückentagen und/oder in Urlaubszeiten zu Verzögerungen bei der Einfuhrzollabfertigung von bis zu 7 Tagen gekommen. Unsere Handelskammer erreichten diesbezüglich Anfragen von Importeuren aus dem gesamten Bundesgebiet, die überprüfen wollen, ob entsprechende Aussagen ihrer Zolldienstleister zutreffend waren. Dies ist alles andere als gutes Standortmarketing. Die Zollverwaltung hatte auch auf Drängen unserer Handelskammer und in Hamburg ansässiger Fach- und Branchenverbände gegengesteuert und bereits zur Zeit der Vorbereitung auf den Brexit Nachwuchskräfte vorzugsweise eine Erstverwendung in Hamburg zugewiesen. Auch die Bildung von Zollbezirksgrenzen übergreifenden Abfertigungsteams hat dazu beigetragen, längere Abfertigungszeiten entgegenzuwirken. Personalengpässe sind jedoch aus den oben genannten Gründen immer wieder Ursache für Abfertigungsverzögerungen.

Durch eine weitere Automatisierung ließe sich die Zollabfertigung weiter beschleunigen. Ein Vorbild könnte die elektronische Zollabfertigung in Österreich („e-zoll“)<sup>6</sup> sein. Die Kontrollentscheidungen werden beim österreichischen „e-zoll“ – wie auch beim deutschen IT-System ATLAS der deutschen Zollverwaltung – auf Basis einer elektronischen Risikoanalyse getroffen. Wenn das System aufgrund der vorangegangenen Risikoanalyse ein geringes Risiko erkennt und keine Kontrolle vorschlägt, gibt es zwei Alternativen:

- Der Kontroll-Manager entscheidet sich für die sofortige Entladeerlaubnis bzw. sofortige Freigabe (im Versandverfahren) der Waren oder lässt die elektronische Zeitüberwachung ohne weitere Maßnahmen ablaufen (negative Kontrollentscheidung). Im Regelfall soll eine negative Kontrollentscheidung nicht durch Zeitablauf herbeigeführt werden.
- Der Kontroll-Manager entscheidet sich für die Durchführung einer Kontrolle (positive Kontrollentscheidung).

Die „negative Kontrollentscheidung“ durch Zeitablauf bei Warensendungen mit geringem Risiko bietet das Potenzial in Zeiten mit hohem Abfertigungsaufkommen oder Personalengpässen die Abfertigung zu beschleunigen. Nach Auskunft der Wirtschaftskammer Österreich werde dieses Verfahren in Österreich bereits seit 2007 angewendet und habe den Ablauf des Verzollungsvorgangs erheblich verkürzt. Ursprünglich sei eine

<sup>5</sup> <https://www.dakosy.de/cargo-communication/seehafen-hamburg>

<sup>6</sup> <https://www.bmf.gv.at/themen/zoll/e-zoll/ablauforganisation-e-zoll.html>

Verfügbarkeit für alle Bereiche des Bundesgebietes mit 24 Stunden an allen Tagen der Woche (24/7) vorgesehen gewesen. Diese Verfügbarkeit sei aber den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst, d.h. dort verkürzt worden, wo kein Bedarf bestand. Nur am Flughafen in Wien gebe es weiterhin die Verfügbarkeit 24/7.

Es ist davon auszugehen, dass das IT-System ATLAS der deutschen Zollverwaltung technisch eine Umsetzung der automatisierten Zollabfertigung nach österreichischem Vorbild erlaubt – d.h. negative Kontrollentscheidung durch Zeitablauf ermöglicht. Es ist eine politische Entscheidung, die die Bereitschaft der Zollverwaltung erfordert, im Hinblick auf die deutliche Beschleunigung der Abfertigung ein geringes zusätzliches Risiko in Kauf zu nehmen.

Weiteres Optimierungspotenzial besteht bei regelmäßig wiederkehrenden Importsendungen gleichartiger Waren. Es kommt in der Praxis häufiger vor, dass Unternehmen regelmäßig gleichartige Waren von denselben Lieferanten beziehen und die einzelnen Sendungen von der Zollverwaltung immer wieder Dokumentenkontrollen oder sogar physischen Kontrollen unterzogen werden – trotz unveränderter Risikoprofile. Ein Grund können zum Beispiel Zweifel an den angemeldeten Zollwerten sein, die für jede Sendung durch nachgereichte Dokumente ausgeräumt werden können. Diese Kontrollen binden bei der Zollverwaltung unnötig Ressourcen und verzögern und verteuern aus Sicht der Importeure die Einfuhrprozesse. Das IT-System ATLAS ist in dieser Hinsicht noch nicht lernfähig.

## Unsere Forderungen

- Die Hamburger Zollverwaltung ist aufgefordert, Fallkonstellationen zu identifizieren, in denen die Überlassung einer Einfuhrsendung zum freien Verkehr unter bestimmten Voraussetzungen vollständig automatisiert innerhalb eines festzulegenden Zeitraums erfolgen kann – d.h. die Überlassung muss nicht mehr durch händische Eingabe in ATLAS erfolgen. Kriterien könnten einzeln oder kumulativ sein:
  - Die Einfuhr der Waren unterliegt keinen Verboten und Beschränkungen, die an das Verbringen ins Zollgebiet der EU anknüpfen.
  - Die IT-gestützte Risikoanalyse hat ergeben, dass die Einfuhrsendung sowohl in fiskalischer als auch in nichtfiskalischer Hinsicht ein geringes Risiko darstellt.
  - Beim Importeur sowie ggf. bei dessen zollrechtlichem Vertreter und anderen Beteiligten der Lieferkette handelt es sich um zugelassene Wirtschaftsbeteiligte oder es liegen Erfahrungen aus der Vergangenheit vor, die bei den vorgenannten Personen auf ein geringes Risiko schließen lassen. Auf diese Weise stehen zusätzliche Personalressourcen für die Kontrolle und Abfertigung der sonstigen Importsendungen zur Verfügung, die dann schneller erfolgen können.
- Die Zollverwaltung ist aufgefordert nach Lösungen dafür zu suchen, dass regelmäßig wiederkehrende Importsendungen gleichartiger Waren bei unveränderten Risikoprofilen automatisiert oder zumindest ohne weitergehende Kontrollen abgefertigt werden.



#### 4. Möglichkeit der Zollanmeldung vor Gestellung nutzen

Die Abgabe einer Einfuhrzollanmeldung vor der Gestellung der Waren (ZvG) stellt eine von vielen Unternehmen noch nicht genutzte Möglichkeit zur Optimierung ihrer Einfuhrprozesse dar. Artikel 171 Unionszollkodex sieht die Möglichkeit vor, eine Zollanmeldung bis zu 30 Tagen vor der Gestellung abzugeben. Die rechtswirksame Bearbeitung der Zollanmeldung kann allerdings erst erfolgen, wenn sich die Ware bereits im Zollgebiet der Europäischen Union befindet und der Zollstelle gestellt wurde. Werden die Waren nicht innerhalb von 30 Tagen nach Abgabe der Zollanmeldung gestellt, so gilt die Zollanmeldung als nicht abgegeben.

Mit der ZvG können Zeit- und Kostenvorteile genutzt werden. Wenn z.B. an einem Wochenende viele Großschiffe in Hamburg eintreffen, und die Sendungen erst nach der Gestellung zur Einfuhr angemeldet werden, liegen dem Zoll am Anfang der Woche eine Vielzahl an Zollanmeldungen vor. Bei großen Mengen kommt es zwangsläufig zu Verzögerungen bei der Überlassung der Waren. Die ZvG kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die Waren aus Sicht des Zolls einem geringen Risiko unterliegen und nach ihrem Eintreffen ohne weitere Kontrollen durch andere Behörden (z.B. Veterinär- oder Pflanzengesundheitskontrolle) zur Einfuhr überlassen werden können.

##### Unsere Empfehlungen an die Unternehmen

- Die Abgabe einer ZvG setzt voraus, dass den Unternehmen bereits frühzeitig – im Idealfall bereits 30 Tage vor der Gestellung – die Daten vorliegen, die sie für die Zollanmeldung benötigen. Vielen Unternehmen, die die ZvG bereits nutzen ist es gelungen, dies mit ihren Lieferanten zu vereinbaren.
- Bei der Abgabe der ZvG kommt es maßgeblich darauf an, dass die summarische Anmeldung (AT/B/15) bereits als Vorpapier angemeldet wird. Nur dann ist dem Zoll ein Abgleich der Daten zwischen Zollanmeldung und

summarischer Anmeldung möglich. Unter dem Gesichtspunkt, dass die ZvG zum Ziel hat, die Überlassung der Ware oder eine vorgesehene Kontrollmaßnahme im Idealfall mit Bestätigung der Anmeldung auszusprechen, kann nur so das volle Potential der ZvG ausgeschöpft werden. Ferner können festgestellte Unstimmigkeiten zwischen summarischer Anmeldung und ZvG dann noch aufgeklärt werden, bevor die Ware gestellt wird. Hierüber kann der Abfertigungsprozess daher ebenfalls beschleunigt werden.

- Auch wenn in der Praxis regelmäßig nicht alle für die ZvG erforderlichen Daten 30 Tage vor der Gestellung vorliegen, sollte die Zollanmeldung spätestens ab dem Zeitpunkt abgegeben werden, ab dem diese bekannt sind. Wird die ZvG erst wenige Tage vor der Gestellung der Waren abgegeben, besteht je nach Abfertigungsaufkommen das Risiko, dass die Anmeldung nicht mehr vor Gestellung der Ware sowie Bestätigung der ZvG vorgeprüft werden kann und sich die dann endgültige Anmeldung aufgrund des bei der Prüffreihefolge anzuwendenden First In First Out-Prinzips (FiFo) am Ende einreicht.

##### Unsere Forderung

Die Zollverwaltung ist aufgefordert, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die vor Gestellung abgegebenen Zollanmeldungen bereits vor der Gestellung bearbeitet werden (siehe 1. Automatisierte Zollabfertigung einführen) und noch am Tag der Gestellung bestätigt werden. Letzteres ist in der ATLAS-Verfahrensweisung 10.0 (Punkt 4.6.2.1) vorgesehen und bedeutet eine Vorzugsbehandlung gegenüber den Zollanmeldungen, die nicht vor der Gestellung abgegeben wurden. Dies ist insbesondere in denjenigen Situationen zu gewährleisten, in denen es aufgrund von Personalengpässen und/oder unerwartet hohem Antragsaufkommen zu einem Bearbeitungsrückstau kommt.

## 5. Verfahren für die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer wettbewerbsfähig gestalten

Das Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer führt zu spürbaren Wettbewerbsnachteilen für den Außenhandelsstandort Hamburg. Werden Waren über Wasser oder Luft importiert, muss der Einführer unmittelbar die Einfuhrumsatzsteuer beim Zoll abführen und erhält sie erst im Zuge der Umsatzsteueranmeldung von seinem Finanzamt zurück. In anderen Mitgliedstaaten der EU, etwa den Niederlanden, kann der Einführer entweder die Einfuhrumsatzsteuer direkt in seiner Umsatzsteuervoranmeldung verrechnen (sog. Verrechnungsmodell) und die dadurch entstehende Liquidität anderweitig nutzen, oder sogar die Abführung und Geltendmachung der Einfuhrumsatzsteuer vollständig durch den Zollagenten vornehmen lassen. Die mit dem Zweiten Corona-Steuerhilfegesetz eingeführte Verschiebung der Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer (sog. Fristenlösung) sowie die seit Juni 2022 geltende Erweiterung der Bewilligungsvoraussetzungen für die Inanspruchnahme eines laufenden Zahlungsaufschubes sind nur zu begrüßende Zwischenlösungen, um die Wettbewerbsfähigkeit Norddeutschlands als Außenhandelsstandort zu sichern. Eine weitergehende Reform hat die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag zugesagt; dem müssen nun Taten folgen.

### Unsere Forderung

Die Handelskammer Hamburg fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Landesregierungen schnellstmöglich konsequente Schritte hin zur Einführung eines Verrechnungsmodells einzuleiten, um weiterhin bestehende Nachteile wie die unnötige Bindung von Liquidität importierender Unternehmen sowie einen erhöhten Bürokratieaufwand zu beheben. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das von der EU angestrebte System der zentralen Zollabwicklung, das ohne ein Verrechnungsmodell gleich zwei Zollanmeldungen bei der Einfuhr erforderlich machen würde.

## Quellen und Verweise

Österreichisches Bundesministerium der Finanzen:

„Ablauforganisation der elektronischen Zollabfertigung (e-zoll)“

<https://www.bmf.gv.at/themen/zoll/e-zoll/ablauforganisation-e-zoll.html>

Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz:

Pressemitteilung „Nationales Pilotprojekt „Border One Stop Shop (BOSS)“ stärkt Hamburger Hafen“

vom 2. Februar 2021

<https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/14873776/2021-02-02-bjv-nationales-pilotprojekt-border-one-stop-shop-staerkt-hamburger-hafen/>

Port Community System des Hamburger Hafens:

<https://www.dakosy.de/cargo-communication/seehafen-hamburg>

Import Management Plattform:

<https://www.dakosy.de/cargo-communication/imp>

Pressemitteilung der EU-Kommission zur „Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll“ vom 19. Mai 2022:

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP\\_22\\_3210](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_22_3210)

**Diskutieren Sie mit! Finden Sie weitere Informationen zum Stand des Projekts, Ideen und Impulse für Hamburg im Jahr 2040 – und die Möglichkeit, sich einzubringen auf**

**[www.hamburg2040.de](http://www.hamburg2040.de)**



Herausgeber:

Handelskammer Hamburg | Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg  
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg | Telefon 040 36138-138  
Fax 040 36138-270 | [service@hk24.de](mailto:service@hk24.de) | [www.hk24.de](http://www.hk24.de)

Redaktion:

Arne Olbrisch, Detlev Klaas, Tim Klingenberg

Grafiken Copyright:

Handelskammer Hamburg

*Dank gebührt allen engagierten Unternehmerinnen und Unternehmern sowie allen Beteiligten in den Geschäftsbereichen der Handelskammer Hamburg für ihre Mitwirkung bei der Entstehung dieses Eckpunktepapiers.*

Handelskammer Hamburg  
Stabsbereich Strategie und Internationale Beziehungen  
Abteilung Außenwirtschaft

November 2022