



Abwägen von Prioritäten

Diese Doppelrollen werden häufig als gegensätzlich wahrgenommen. So sehen viele EU-Handelsunternehmen in neuen Verfahren und Formalitäten, die dem Schutz und der Sicherheit dienen, nur ihren eigenen zusätzlichen Aufwand und Hemmnisse für den internationalen Handel. Auf dem Weg in die Zukunft ist der mehrjährige strategische Aktionsplan der Europäischen Kommission für den elektronischen Zoll, der eine Reihe von Maßnahmen zur Realisierung einer vollständig papierlosen Zollabfertigung festlegt, ein wichtiger Schritt, um beiden Prioritäten gerecht zu werden.

Die Sicherheitsinitiative zum Zollkodex der Europäischen Gemeinschaft, die Verordnung 648/2005 und ihre Durchführungsvorschriften (Verordnung 1875/2006), legt fest, dass die Mitgliedstaaten Systeme einrichten müssen, die mit einer Reihe neuer Initiativen, die den verstärkten weltweiten Sicherheitsbestrebungen Rechnung tragen, vereinbar sind. Für alle beteiligten Unternehmen erfordert die Fokusverschiebung von periodischen fiskalischen Verfahren hin zu beförderungsbezogenen Sicherheitsprozessen, einen zuverlässigen automatisierten Prozess, weil nur das eine termingerechte Lieferung ihrer Güter gewährleistet.

Die jüngste dieser Initiativen ist die Einführung des Einfuhrkontrollsystems (ICS). Es sieht vor, dass Unternehmen, die Waren in die EU einführen, diese noch vor ihrer Ankunft im EU-Zollgebiet elektronisch anmelden. Aufgrund dieser Angaben können die Zollbehörden dann anhand einer Risikoanalyse nahezu in Echtzeit einschätzen, wie mit der angemeldeten Sendung zu verfahren ist. Ohne eine Erhöhung des Verwaltungsaufwands sinkt dadurch die Gefahr, dass gefährliche oder verdächtige Sendungen in die EU gelangen.

Die gegenwärtigen Einfuhrverfahren

Von außerhalb der Europäischen Union ankommende Waren werden gegenwärtig bei der Zollbehörde am Ankunftsort mit einer summarischen Warenanmeldung deklariert. In manchen Ländern erfolgt das bereits elektronisch, doch häufig erfolgt die Anmeldung noch durch Abgabe der Ladeliste bei der örtlichen Zollstelle. In der Regel wird die Sendung im Zuge dieser summarischen Anmeldung temporär eingelagert. Innerhalb einer bestimmten Frist muss die Ware dann mit einer vollständigen Zollanmeldung für den Transitverkehr, den freien Verkehr oder das Zolllagerverfahren angemeldet werden.

Die genannten fiskalischen Zollverfahren stützen sich jedoch auf eine nach Warenankunft durchgeführte Risikoanalyse, bei der Verzögerungen und Kosten entstehen, wenn weitere Überprüfungen erforderlich sind oder die Einfuhr der Waren abgelehnt wird und potenziell gefährliche oder verdächtige Güter im Hafen zurückgehalten werden, bis eine Entscheidung getroffen und realisiert worden ist.

Bei ICS handelt es sich um ein zusätzliches, spezifisches Zollverfahren, das in erster Linie der Sicherheit dient, weil es Sendungen in das EU-Zollgebiet bereits im Voraus transparent macht. Das System wird den bestehenden Verfahren vorgeschaltet und ersetzt keines der bereits bestehenden Verfahren.

Was ist ICS?

Sinn und Zweck des ICS ist es, Waren bereits vor der Ankunft mittels einer summarischen Eingangsanmeldung (ENS) bei den Zollbehörden an der ersten Eingangsgrenzstelle der Europäischen Union (First point of entry) auf elektronischem Wege anzumelden. Bei der ersten Eingangsgrenzstelle kann



es sich um einen See- / Flughafen oder die Landesgrenzen im Osten Europas handeln, wobei die Angaben explizit vor Ankunft der Waren übermittelt werden müssen. Dafür gelten je nach Verkehrsträger und Entfernung unterschiedliche Fristen. Anhand dieser Daten wird dann eine Risikoanalyse nach EU-weit festgelegten Risikoprofilen durchgeführt. Das Ergebnis wird danach an die auf der Route des Schiffs oder Flugzeugs liegenden Häfen bzw. Flughäfen übermittelt, so dass verdächtige Sendungen abgefangen oder weiter untersucht werden können. ICS ist das dritte von der Europäischen Kommission eingeführte europaweite IT-Zollsystem. Es folgt dem neuen computergestützten Transitsystem (NCTS) und dem Ausfuhrkontrollsystem (ECS). Beide Kontrollsysteme wurden bereits in den vergangenen Jahren eingeführt.

Seit dem 1. Januar 2011 ist ICS EU-weit zwingend vorgeschrieben. Nach einem zwischen der Schweiz und der EU geschlossenen Abkommen wird die Schweiz als „ICS-konform“ eingestuft und „nicht als außerhalb der EU gelegen“ behandelt. Im Gegenzug führt die Schweiz ein entsprechendes Verfahren ein.

Summarische Eingangsangabe (ENS)

Für alle in das Zollgebiet der EU verbrachten Waren ist an der Eingangsgrenzstelle eine summarische Eingangsangabe (ENS) abzugeben. Dabei handelt es sich um eine für alle Mitgliedstaaten einheitliche elektronische Anmeldung mit abgestimmten Datensätzen, Regeln und Bedingungen.

Die ENS muss elektronisch übermittelt werden. Seit dem 1. Januar 2011, dem Stichtag der obligatorischen ICS-Einführung, sind Meldungen zwischen Unternehmen und ihren örtlichen Zollbehörden auszutauschen.

Eine Reihe von Waren sind von der Pflicht zur Abgabe der ENS ausgenommen, jedoch müssen die Unternehmen nachweisen können, dass sie Zugriff auf alle erforderlichen elektronischen Informationen in ihren Unterlagen haben und in der Lage sind, eine komplette Risikoanalyse durchzuführen.

Zu den veröffentlichten Ausnahmen zählen:

- Waren an Bord von Schiffen im regelmäßigen Linienverkehr
- Briefe, Postkarten und Drucksachen, auch auf elektronischen Datenträgern
- elektrische Energie
- durch Rohrleitungen beförderte Güter

Nach der Registrierung und erfolgreichen Validierung einer ENS erteilt das ICS-System eine sogenannte Movement-Reference-Numer (MRN) und übermittelt diese dem Beförderer, um Rückfragen oder Änderungsanträge zu erleichtern.

Wer ist für die ENS verantwortlich?

Nach den EU-Rechtsvorschriften ist die ENS vom Betreiber des aktiven Transportmittels (dem „Beförderer“), auf oder in dem die Waren in das Zollgebiet der EU verbracht werden, abzugeben. Bei Übersee-Containern ist dies der Seefrachtführer, der das Konnossement für die Güterbeförderung in die EU ausstellt.

Mit Wissen und Zustimmung des Beförderers kann eine ENS auch von einem Dritten abgegeben werden. Dieser ist dann in vollem Umfang dafür verantwortlich, dass die übermittelten Informationen sowohl richtig als auch vollständig sind, und handelt nicht, wie bei anderen Zollverfahren, in Vertretung.

Fristen für die ENS

Je nach eingesetztem Verkehrsträger oder Liniendienst gelten für die ENS-Abgabe folgende Fristen:

Transportart	ENS-Abgabefristen
Lkw-Verkehr	eine Stunde vor Ankunft
Eisenbahn- / Binnenschiffsverkehr	zwei Stunden vor Ankunft
Langstreckenflüge (min. vier Stunden Dauer)	vier Stunden vor Ankunft
Kurzstreckenflüge (weniger als vier Stunden Dauer)	beim Abheben des Flugzeugs
Seeverkehr (Fahrtdauer weniger als 24 Stunden)	zwei Stunden vor Ankunft
Massen- und Stückgut im Seeverkehr	vier Stunden vor Ankunft
Container im Überseeverkehr	24 Stunden vor dem Verladen im Abgangshafen

ICS Risikoanalyse

Nach Eingang der ENS führt die Zollstelle des Mitgliedstaates vor Ankunft der Waren eine Sicherheits- und Risikoanalyse durch. Diese Untersuchung gilt in der Eingangszollstelle für alle Waren, die in das EU-Zollgebiet verbracht werden. Hierzu gehören auch solche, die die EU im Transitverkehr durchqueren und für ein Drittland bestimmt sind.

Die Risikoanalyse generiert eines der folgenden Ergebnisse:

0 = kein Risiko

A = Verladen im Abgangshafen nicht gestattet
(nur bei Containern im Seeverkehr)

B = Kontrolle an der ersten Eingangsstelle
(muss nicht der Bestimmungsort sein)

C = Kontrolle im endgültigen Anlauf- / Zielflughafen der Sendung

Eine Antwort „A“ wird unmittelbar nach Übertragung der ENS ermittelt. Alle übrigen Risikoentscheidungen werden zuerst im Zollsystem gespeichert und dem Anmelder nach der Ankunft an der Eingangszollstelle übermittelt.



Änderungen während der Beförderung

Werden Waren während des Transports von den ursprünglich angemeldeten ersten und nachfolgenden Eingangszollstellen in einen anderen Mitgliedsstaat umgeleitet, muss der Carrier einen „Umleitungsantrag“ an die ursprüngliche erste Eingangszollstelle richten. Diese übermittelt dann die ENS-Daten und etwaige positive Risikobefunde an die tatsächliche erste Eingangszollstelle.

Ein Umleitungsantrag ist nicht erforderlich, wenn Waren innerhalb eines Mitgliedsstaats umgeleitet werden, also beispielsweise in einem anderen Hafen als dem ursprünglich gemeldeten ankommen.

ICS – wen betrifft es?

Von den Veränderungen am stärksten betroffen sind Beförderer (Airlines und Reedereien), die in der Vergangenheit häufig auf örtliche Vertreter

zurückgegriffen haben, weil der erste Kontakt mit den Zollbehörden bei Warenankunft stattfand. Sie sind jetzt dafür verantwortlich, dass die ENS an das nach der Routenführung zu erwartende Eingangsland korrekt übermittelt wird.

Es sind wesentlich genauere Informationen als bislang erforderlich, so dass der Beförderer jetzt detaillierte Daten von dem Spediteur benötigt, der den Versand organisiert. Der Spediteur hingegen kann die ENS nur schwierig übermitteln, weil er zwar für den Transport der Sendung zum Bestimmungsort sorgt, die endgültige Routenführung und Verladung und somit die erste EU-Eingangsstelle häufig jedoch vom Beförderer festgelegt wird. Dieser wird deshalb in der Praxis dafür sorgen müssen, dass alle Daten vorliegen, bevor die Sendung in das Ladungsmanifest aufgenommen wird.

WICHTIGSTE VORTEILE DES ICS

- ICS ermöglicht den Zollbehörden der Mitgliedsstaaten die Zusammenarbeit und das gemeinsame Nutzen von Sicherheitsinformationen
- ICS erhöht die Sicherheit und den Schutz
- ICS verbessert die internationale Zusammenarbeit bei der Lieferkettensicherheit

Weitere Informationen

Wollen Sie erfahren, wie Ihr Unternehmen von einer effizienten ICS-Lösung profitieren kann, dann kontaktieren Sie uns bitte per E-Mail unter info@kewill.de oder rufen Sie uns an unter +49 6172 9268-0



Über Kewill

Der Welthandel ist durch eine rasant zunehmende Komplexität seiner Lieferketten geprägt. Diese umfassen Bereiche wie Einkauf, Zollabfertigung, Compliance, Transport, Lagerung, Finanzierung, Transparenz und Integration. Schwachstellen in nur einem dieser Bereiche führen zu Lieferverzögerungen und Kostensteigerungen.

Kewill bietet eine breite Softwarepalette, die das Management selbst hochkomplexer Lieferketten für Hersteller, Händler und Logistiker signifikant vereinfacht.

Mit fast 40 Jahren Markterfahrung sowie über 600 Mitarbeitern weltweit agiert Kewill als Supply-Chain-Langzeitinnovator für Industrie und Handel, Spediteure, Transporteure, Zollagenten sowie Third- und Fourth-Party-Logistics-Provider (3PLs & 4PLs). Außerdem werden ausgefeilte Systemlösungen für in den Welthandel involvierte Institutionen wie Banken und Versicherer realisiert.

Kewill ist als global agierendes Unternehmen mit weltweitem Kundenstamm an der London Stock Exchange (LSE: KWL) notiert.

Die Lösungen von Kewill unterstützen die Supply-Chain-Aktivitäten:

- von mehr als 40.000 Nutzern
- bei mehr als 7.000 Kunden
- in über 30 Ländern
- auf 5 Kontinenten
- Zu unseren Kunden gehören u. a. Hellmann Worldwide Logistics, Gondrand Group, Jan de Rijk Logistics, FedEx Express, Senator International, Raben Logistics, TNT und Van Maanen.



Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung unter:

➤ marketing@kewill.de ➤ www.kewill.de ➤ Tel: +49 (0)6172 9268 0

© Kewill GmbH 2011. All rights reserved. Kewill and the Kewill logo are trademarks or registered trademarks of Kewill plc.

Die Informationen in dieser Broschüre enthalten lediglich allgemeine Beschreibungen bzw. Leistungsmerkmale, welche im konkreten Anwendungsfall nicht immer in der beschriebenen Form zutreffen bzw. welche sich durch Weiterentwicklung der Produkte ändern können. Die gewünschten Leistungsmerkmale sind nur dann verbindlich, wenn sie bei Vertragsschluss ausdrücklich vereinbart werden.



➤ ICS Whitepaper

Fakten zum Import Control System (ICS): Bessere Sicherheitsvorkehrungen durch elektronische Zollverfahren

Je mehr Länder die globalisierungsbedingt immer komplexer werdende Lieferkette umfasst, umso bedeutender wird die Zollabfertigung für die effiziente und termingerechte Beförderung, die exakte Sendungsverfolgung und das Management transportierter Güter, einschließlich der Erhebung von Zöllen und Abgaben.

Die Zollverwaltungen in der Europäischen Union sind sich deshalb der Folgen bewusst, die durch ineffiziente Prozesse bewirkte Liefer- und Produktionsverzögerungen für Unternehmen haben können. Seit Etablierung des Binnenmarktes im Jahr 1993 und vor allem in jüngster Zeit sind große Fortschritte bei der Vereinheitlichung von Zollverfahren

durch weitreichende politische und rechtliche Beschlüsse, insbesondere die weitverbreitete Einführung elektronischer Zollabfertigungsverfahren, erzielt worden.

Eine ebenso wichtige Doppelrolle hat der Zoll für den Schutz gegen potenzielle Gefahren wie etwa Gefährdungen durch die Einfuhr gefährlicher oder schädlicher Güter oder die verstärkten Sicherheitsrisiken aufgrund des internationalen Terrorismus. Dieser Aspekt des Zollwesens ist seit 2001 immer wichtiger geworden, denn permanente öffentlichkeitswirksame Sicherheitsbedrohungen gehören inzwischen leider zum Alltag.