

Der Newsletter 1/2016 der Kanzlei Niggli, Lamprecht und Kollegen zum Transport- und Speditionsrecht befasst sich diesmal schwerpunktmäßig mit dem neuen Zollkodex der Union, der ab 01.05.2016 Anwendung findet und interessanten Entwicklungen für Logistiker und Frachtführer im Zollrecht mit sich bringt.

Auch der, für die Praxis bedeutsame Entscheidung des BGH vom 17.09.2015 (Az.: I ZR 212/13), liegt eine zollrechtliche Problematik zugrunde.



Rechtsanwalt Christopher Richter, LLM.eur
**Ihr Spezialist für Logistik- und
Straßengüterverkehrsrecht**



I. Zollkodex der Union (UZK)

1. Haftung und Sanktionen

Durch den neue Zollkodex der kommt ein stärkeres Haftungsrisiko auf Logistiker, Spediteure und Frachtführer durch die Erweiterung des Kreises mögliche Zolls Schuldner zu. Sind Sie darauf vorbereitet? Fortan haftet nämlich auch der Angabenlieferant, also derjenige, der die erforderlichen Angaben bei der Zollanmeldung liefert, im Falle der Entstehen der Zollschuld.

Die Sanktion bei Zuwiderhandlungen gegen den Zollkodes beträgt beträgt 1 – 5% des Warenwertes, auch wenn den Vertreter kein Verschulden trifft. Andere Zuwiderhandlungen, wie Nichteinhaltung von Fristen, verweigerte Zollkontrolle, Nichtgestellung von Ware, Ab- oder Umladung ohne Bewilligung der Zollbehörden usw. werden, wie folgt, sanktioniert:

– bei Fahrlässigkeit mit einem Bußgeld bis zu 15% des Warenwertes, wenn es sich auf eine bestimmte Ware bezieht oder bis zu € 22.500, wenn es sich nicht um eine

bestimmte Ware handelt

– bei Vorsatz mit einem Bußgeld bis zu 30% des Warenwertes, wenn es sich auf eine bestimmte Ware bezieht oder bis zu € 45.000, wenn es sich nicht um eine bestimmte Ware handelt

2. **AEO/Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter**

Mehr Vorteile für den Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten („Authorised Economic Operator“)!

Um Wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen Logistiker überprüfen, ob sie den AEO-Status anstreben, um zollrechtliche Vereinfachung in Anspruch nehmen zu können. Neben der ermäßigten Sicherheit beim Zahlungsaufschub sowie der Bewilligung der Selbstveranlagung, haben AEO-C und AEO-F die Möglichkeit der zentralen Zollabwicklung und der Gestellungsbefreiung im Anschreibverfahren.

3. **Entstehen der Zollschuld**

Das Entstehen der Zollschuld wird fortan in einem einzigen Tatbestand geregelt, vgl. Art. 79 UZK:

(1) Für einfuhrabgabenpflichtige Waren entsteht eine Einfuhrzollschuld, wenn Folgendes nicht erfüllt ist:

a)

*eine der in den zollrechtlichen Vorschriften festgelegten Verpflichtungen in Bezug auf das Verbringen von Nicht-Unionswaren in das Zollgebiet der Union, auf **das Entziehen dieser Waren aus der zollamtlichen Überwachung** oder auf die Beförderung, Veredelung, Lagerung, vorübergehende Verwahrung, vorübergehende Verwendung oder Verwertung dieser Waren in diesem Gebiet,*

b)

eine der in den zollrechtlichen Vorschriften festgelegten Verpflichtungen in Bezug auf die Endverwendung von Waren innerhalb des Zollgebiets der Union,

c)

eine Voraussetzung für die Überführung von Nicht-Unionswaren in ein Zollverfahren oder für die Gewährung der vollständigen oder teilweisen Befreiung von den Einfuhrabgaben aufgrund der

Endverwendung der Waren.

(2) ...

(3) In den Fällen nach Absatz 1 Buchstaben a und b ist Zollschuldner,

a)

wer die betreffenden Verpflichtungen zu erfüllen hatte,

b)

wer wusste oder vernünftigerweise hätte wissen müssen, dass eine zollrechtliche Verpflichtung nicht erfüllt war, und für Rechnung der Person handelte, die diese Verpflichtung zu erfüllen hatte, oder an der Handlung beteiligt war, die zur Nichterfüllung der Verpflichtung führte,

c)

wer die betreffenden Waren erworben oder in Besitz genommen hat und zum Zeitpunkt des Erwerbs oder der Inbesitznahme der Waren wusste oder vernünftigerweise hätte wissen müssen, dass eine zollrechtliche Verpflichtung nicht erfüllt war.

(4) In den Fällen nach Absatz 1 Buchstabe c ist Zollschuldner, wer die Voraussetzungen für die Überführung der Waren in ein Zollverfahren oder die Pflichten aus der Zollanmeldung der Waren zu diesem Zollverfahren oder für die Gewährung der vollständigen oder teilweisen Befreiung von den Einfuhrabgaben aufgrund der Endverwendung der Waren zu erfüllen hat.

Werden Zollanmeldungen zu einem der in Absatz 1 Buchstabe c genannten Zollverfahren erstellt und werden den Zollbehörden nach den zollrechtlichen Vorschriften über die Voraussetzungen für die Überführung der Waren in dieses Zollverfahren erforderliche Angaben übermittelt, die dazu führen, dass die Einfuhrabgaben nicht oder nur teilweise erhoben werden, so ist Zollschuldner **auch, wer die für die Zollanmeldung erforderlichen Angaben geliefert hat** und wusste oder vernünftigerweise hätte wissen müssen, dass sie unrichtig waren.

Praxistipp an Logistiker, Spediteure und

Frachtführer: Überprüfen sie ihre Arbeits- und Organisationsanweisungen im Rahmen der Exportkontrolle und schaffen Sie gegebenenfalls neue vertragliche Regeln! Gerne unterstützen wir vom Team Niggel, Lamprecht & Kollegen Sie hierbei.

richter@anwaltskanzlei-wue.de



II. Vorsteuerabzugsfähigkeit von Einfuhrumsatzsteuer

Der BFH hat in einem brandneuen Urteil entschieden, dass der Betreiber eines Zolllagers nicht zum Abzug der Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuer berechtigt ist (vgl. BFH v. 11.11.2015, Az.: V R 68/14).

Die Klägerin betrieb in den Jahren 1997 und 1998 ein Zolllager Typ D, in dem sie Waren einer Schwestergesellschaft sowie Waren zweier anderer GmbH einlagerte. Das Hauptzollamt stellte jedoch Fehlmengen fest und setzte daraufhin die Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) fest Grundlage für das Entstehen der EUSt war ein Entziehen von Nichtgemeinschaftsware aus der zollamtlichen Überwachung.

Die Klägerin entrichtete die EUSt und nahm im Umfang dieser Zahlungen den Vorsteuerabzug nach § 15 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 UStG vor. Den Vorsteuerabzug beanstandete das beklagte Finanzamt, da der Klägerin nicht die erforderliche Verfügungsmacht zugestanden habe. Einspruch und Klage beim Finanzgericht hatten keinen Erfolg.

Vor höchsten Finanzgericht ist die Klägerin mit ihrer Argumentation, sie sei zum Vorsteuerabzug berechtigt, erneut gescheitert. Dem Vortrag, die Inanspruchnahme des Zolllagerinhabers aufgrund zollrechtlicher Verfehlungen erfolge für Zwecke seines Unternehmens, so dass der direkte Zusammenhang zum Unternehmen der Klägerin vorhanden sein und es sich daher um Kosten ihrer allgemeinen Unternehmenstätigkeit handelt, überzeugte die Richter nicht. Denn nach ständiger Rechtsprechung des BFH setzt der Vorsteuerabzug voraus, dass dem Unternehmer die Verfügungsmacht an dem eingeführten Gegenstand zusteht. Daran

fehlt es zum Beispiel, wenn ein ausländischer Unternehmer einem inländischen Unternehmer einen Gegenstand zur Nutzung überlässt, ohne ihm die Verfügungsmacht an dem Gegenstand zu verschaffen.

Dies stehe im Einklang mit dem Urteil des EuGH in seinem Urteils DSV Road A/S (EU:C:2015:421). Der Art. 168 lit. e MwStSystRL sehe nämlich nur dann ein Recht auf Abzug der für den Erwerb von Gegenständen oder Dienstleistungen entrichteten Mehrwertsteuer vor, wenn die Kosten der Eingangsleistungen Eingang in den Preis der Ausgangsumsätze oder in den Preis der Gegenstände oder Dienstleistungen fänden, die der Steuerpflichtige im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten liefere oder erbringe. Ein Recht auf Vorsteuerabzug besteht also nur, soweit die eingeführten Gegenstände für die Zwecke der besteuerten Umsätze des Steuerpflichtigen verwendet werden. Daher bestehe kein Vorsteuerabzugsrecht, wenn der Wert der beförderten Waren nicht zu den Kosten gehört, die in die vom Beförderer in Rechnung gestellten Preise einfließen.

III. Fall des Monats (BGH, Urteil vom 17.09.2015, Az.: I ZR 212/13)

Der Fall des Monats betrifft eine Konstellation, wonach ein Frachtführer wegen zollrechtlichen Schwierigkeiten Regressansprüchen des Absenders nach Verlust des Transportgutes ausgesetzt war:

Im Mai 2012 sollte zu festen Kosten ein Transport von 35 gebrauchten Pkws von Haar bei München nach Misurata in Libyen durch den beklagten Spediteur erfolgen. Der beklagte

Spediteur beauftragte einen Unterfrachtführer mit dem (See-)Transport. Die Ladung wurde vom Fixkostenspediteur übernommen und in sieben Containern zunächst per Bahnfracht nach Triest (Italien) transportiert. Die Ladung sollte von dort eingeschifft werden und eine Woche später in Misurata (Libyen) eintreffen. Doch es kam anders...

Der Unterfrachtführer teilte dem beklagten Spediteur nämlich mit, er habe soeben erfahren, dass aufgrund der Einfuhrbestimmungen in Libyen gebrauchte Pkws bei ihrer Einfuhr nicht älter als vier Jahre sein dürften. Er bitte daher um Mitteilung des genauen Alters der zu befördernden Fahrzeuge. Soweit diese älter als vier Jahre seien, müsste er die Buchung ablehnen. In dem nachfolgenden umfangreichen E-Mail-Verkehr zwischen dem Unterfrachtführer und dem beklagten Spediteur bestand Letzterer weiterhin auf einer Auslieferung des Transportgutes nach Libyen.

Bei einem planmäßigen (See-)Zwischenstopp im süditalienischen Hafen Gioia Tauro wurden die Container dann aus dem Schiff entladen. In der Folgezeit bat der Unterfrachtführer weiterhin um Angaben zum Alter der Pkws. Der beklagte Spediteur äußerte hierauf, dass er über keine entsprechende Information verfüge. Der weitere



Verbleib des Transportgutes nach dem Entladen ist unklar. Es ist weder in Libyen angekommen, noch zum Absender zurückgeliefert worden.

Mit der Klage hat der klagende Absender den Spediteur unter anderem auf Rückzahlung der an ihn geleisteten Frachtpauschale und der entrichteten Zölle sowie auf Ersatz vorgerichtlicher Kosten (Anwalt) in Anspruch genommen. Die beklagte Spedition hingegen

wollte neben der Abweisung der Klage widerklagend, dass der Absender verurteilt werden müsste, sie von allen Ansprüchen freizustellen, die der Unterfrachtführer aus dem Unterfrachtvertrag gegen ihn wegen der fehlenden Importfähigkeit der in den sieben Containern geladenen Fahrzeuge hat.

Der BGH meinte schließlich, dass der Anspruch des Absenders auf Schadensersatz gegen

den Fixkostenspediteur dann Erfolg hätte, wenn der Schaden im Obhutszeitraum von diesem entstanden wäre. Dafür spräche vorliegend gemäß dem BGH Vieles:

→ Denn wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Frachtführer Weisungen des Absenders einzuholen. Kann der Frachtführer Weisungen innerhalb angemessener Zeit jedoch nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des verfügungsberechtigten Absenders die Besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut entladen und verwahren, es für Rechnung des Absenders einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder es zurückbefördern.

→ Nach dem Entladen des Gutes gilt die Beförderung gemäß § 419 Abs. 3 Satz 5 HGB als beendet und damit endet auch der Frachtvertrag. Wegen eines später eintretenden Verlusts des Gutes haftet der Frachtführer daher grds. nicht mehr nach den Regelungen des Frachtrechts. Sofern das Gut aber weiter in seiner Obhut bleibt, bestimmt sich seine Haftung entweder nach den Vorschriften über die Verwahrung gemäß §§ 688 ff. BGB oder wenn eine Einlagerung erfolgt, nach den Bestimmungen über das Lagergeschäft gemäß §§ 467 ff. HGB. Vorliegend bleibt es jedoch bei der Haftung nach Seefrachtrecht, denn das Entladen des Transportgutes durch die Unterfrachtführerin hatte nicht zur Beendigung der Beförderung geführt und die Obhut des beklagten Spediteurs wurde nicht beendet. Entscheidendes Schadensereignis ist der Verlust des Gutes.

Abweichendes gelte nur dann, wenn die Beendigung der Beförderung im Unterfrachtverhältnis dem Hauptfrachtführer zuzurechnen wäre – etwa weil sie von ihm veranlasst oder mit ihm abgestimmt ist und im Hauptfrachtverhältnis der Frachtführer ebenfalls erfolglos versucht hat Weisungen beim Absender einzuholen aber sie nicht erlangt hat. Freilich kann die Frage, ob diese Voraussetzungen vorliegen im jeweiligen

Vertragsverhältnis anders zu beurteilen sein als im Hauptfrachtverhältnis.

Dementsprechend führt das Entladen des Gutes durch den Unterfrachtführer auch nicht notwendig zu einer Beendigung der Beförderung im Hauptfrachtverhältnis.

Logisch, denn wenn der vom Hauptfrachtführer beauftragte Unterfrachtführer die von ihm begonnene Beförderung beendet, steht es dem Hauptfrachtführer grundsätzlich frei, die Beförderung selbst oder durch einen anderen Unterfrachtführer fortzusetzen. Die Obhut des Spediteurs endete daher nicht. Der nach dem Entladen vom Schiff eingetretene Verlust des Transportgutes ist wohl nach Seetransporthaftungsrecht zu bestimmen.

→ Die Haftung nach (See-)Transportrecht kommt bei mehreren Ursachen – innerhalb und außerhalb des Obhutszeitraums – jedoch nicht in Betracht, wenn jede dieser Ursachen den eingetretenen Schaden allein verursacht hätte, weil der Schaden dann weder insgesamt noch teilweise einer bestimmten Teilstrecke zugeordnet werden kann. Das war – wie vorstehend – jedoch nicht der Fall. Die Haftung kann wegen Mitverursachung des Absenders nicht völlig ausgeschlossen sein, denn primäre Schadensursache war der Verlust des Gutes durch den Frachtführer, nicht etwa ein fehlender Hinweis des Absenders. Daher liegt höchstens eine Mitverursachung des Schadens durch den Absender vor, wenn der Schaden mit darauf beruht, dass der Absender dem Frachtführer zu dem Gut nicht die Angaben gemacht hat, die dieser für die Durchführung der Beförderung benötigte.

Dazu zählen unterlassene Angaben zu Umständen, die am Bestimmungsort zu Schwierigkeiten, wie einer behördlichen Inanspruchnahme, führen können, wenn diese Umstände für den Frachtführer nicht offenkundig sind. Je nachdem, ob die beklagte Spedition als z.B. reiner Hausspediteur oder als spezialisierte Zollspedition auftritt, können hier daher verschiedene Maßstäbe anzulegen sein.. Im letzteren Fall müsste der Spediteur nämlich durchaus einen Warnhinweis geben. Neben der überwiegenden bis gar keiner Haftung des Spediteurs sind daher viele Ergebnisse denkbar.

→ Der Schadensersatzanspruch des Absenders ist auch nicht etwa deswegen entfallen, weil er zunächst nur Entschädigung für den Verlust der Fahrzeuge wollte. Der Absender hat ein Wahlrecht anstelle der zunächst verlangten Entschädigung für den Verlust des Gutes später dessen Ablieferung und gegebenenfalls Schadensersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist und/oder wegen Beschädigung des Gutes zu verlangen. Nur neben dem Ersatz des durch den Verlust des Gutes entstandenen Schadens zugleich den Ersatz eines durch die Beschädigung des Gutes entstandenen Schaden zu verlangen, das geht nicht.

Praxistipp für Frachtführer: Schulen sie ihre Mitarbeiter auch im Zollrecht und lassen Sie diese dokumentieren, wenn sie dem Absender einen Warnhinweis gegeben haben. Lassen sie den Absender dem Empfang des Warnhinweises zur Sicherheit bestätigen. Gerne unterstützen wir Sie hierbei.

*Neu in unserem Kompetenznetzwerk ist unser Nachbar und **Rechtsanwalt Carsten Lexa, LL.M.**, von der Würzburger Wirtschaftskanzlei Lexa, der als Spezialist für Existenzgründungen wertvolle Tipps für Neulinge im Logistikbereich hat, aber auch bei Verschmelzungen, Firmenübernahmen und Unternehmensnachfolgen kompetent berät.*



Dieser Newsletter ersetzt keine steuerliche oder rechtliche Beratung und soll nur allgemein über die genannten Themen informieren. Wir übernehmen daher keine Gewähr und somit keine Haftung für die Vollständigkeit und Aktualität sowie Richtigkeit der Inhalte und Darstellungen.



Kontakt: Christopher Richter, Tel.0931/47085337, richter@anwaltskanzlei-wue.de