



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Groupe de travail d'experts juridiques**  
**Arbeitsgruppe der Rechtsexperten**  
**Working Group of Legal Experts**

**LAW-21022-GTEJ 4/12**

**12.03.2021**

Original: EN

## **4. TAGUNG**

---

### **AUSZUG**

Konzeptpapier zu Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften

## I. EINLEITUNG

1. Das Arbeitsprogramm 2019–2021 der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten enthält den folgenden Punkt:

### „4. Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften

*Ziel und Umfang der Arbeit:* In Artikel 6 § 7 CIM ist festgelegt, dass im Falle einer Beförderung, die das Zollgebiet der Europäischen Union oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewendet wird, berührt, jede Sendung von einem Frachtbrief, der den Erfordernissen des Artikels 7 CIM entspricht, begleitet sein muss.

Der Zollkodex der Union<sup>1</sup>, der am 30. Oktober 2013 in Kraft getreten ist, gilt seit dem 1. Mai 2016. Er ist Teil der Modernisierung des Zollwesens. Eines der dabei verfolgten Hauptziele ist es, alle Zollformalitäten bis zum 31. Dezember 2020 digitalisiert zu haben. Die Verknüpfung zwischen dem Beförderungsvertrag CIM und dem vereinfachten Versandverfahren wird verschwinden.

*Tätigkeiten:*

- Ermittlung relevanter Interessengruppen;
- Bewertung von Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften und gegebenenfalls Vorschlag für Folgemaßnahmen in Bezug auf Zollfragen im Zusammenhang mit dem Eisenbahngüterverkehr.

*Priorität:* 1 (auf die Tagesordnung der 4. Tagung zu setzen).“

2. Das übergeordnete Ziel der Organisation, „den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern“, ist weit gefasst, sodass es grundsätzlich so ausgelegt werden kann, dass es bis zu einem gewissen Grad auch Zollfragen, wie insbesondere zollrechtliche Versandverfahren, miteinschließt. Um jedoch festzustellen, ob und inwieweit Zollfragen, wie z. B. die soeben erwähnten zollrechtlichen Versandverfahren, vom Ziel der Organisation erfasst werden, ist es notwendig, auf die vorbereiteten Arbeiten („*travaux préparatoires*“) des Protokolls von Vilnius zurückblicken.
3. Das Zentralamt (der Vorgänger des Sekretariats der OTIF) hat 1996 einen Vorschlag für einen Anhang mit dem Titel „*Régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer*“<sup>2</sup> (Ordnung für das internationale Zolltransitverfahren für mit der Eisenbahn beförderte Güter) ausgearbeitet, der jedoch nicht in das Protokoll von Vilnius aufgenommen oder gar inhaltlich diskutiert wurde. Zudem sprach sich auf der 4. Tagung der Generalversammlung (Athen, 8.–11. September 1997) eine deutliche Mehrheit der Mitgliedstaaten gegen die Idee aus, dass die OTIF im Bereich des Zolls inhaltliche Zuständigkeiten haben sollte. Zollfragen wurden jedoch nicht *in corpore* ausgeschlossen, vielmehr sollte sich die OTIF in dem Maße mit ihnen befassen dürfen, wie es für die Umsetzung ihrer Kernkompetenz erforderlich ist.

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union.

<sup>2</sup> Für weitere Details siehe Michel Burgmann, Generaldirektor des Zentralamtes, „Vereinfachtes Zolltransitverfahren im internationalen Eisenbahngüterverkehr – Anhang F zum COTIF: eine Chance für alle Eisenbahnunternehmen der OTIF Mitgliedstaaten“, in: Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 6/1998.

4. Im Jahr 2012 diskutierte der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr unter anderem die Auswirkungen von Zoll- und anderen Fragen zur Grenzabfertigung auf den internationalen Eisenbahnverkehr.
5. In Dokument LAW-19052-GTEJ 2 mit dem Titel „Vorschlag für einen Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten (angenommener Text)“ heißt es wie folgt: *„Die in Artikel 13 §§ 1 und 2 COTIF genannten Organe der OTIF oder von diesen eingerichtete Organe sind berechtigt, die Überwachung und Bewertung der Anwendung eines bestimmten, in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Rechtsinstruments oder spezifischer Bestimmungen daraus einzuleiten. Der Generalsekretär kann die Überwachung und Bewertung jedes Rechtsinstruments einleiten.“*
6. Punkt 4 des Arbeitsprogramms betrifft im Wesentlichen die Bewertung der Anwendung spezifischer Bestimmungen der ER CIM.
7. Artikel 3 „Planung und Priorisierung“ § 1 des Dokuments LAW-19052-GTEJ 2 lautet wie folgt: *„Der Generalsekretär erstellt für jede Initiative zur Einleitung der Überwachung und Bewertung eines Rechtsinstruments ein Konzeptpapier.“*

## **II. ALLGEMEINER ÜBERBLICK ÜBER DIE SCHNITTSTELLEN ZWISCHEN DEN ER CIM UND DEN ZOLLVORSCHRIFTEN**

8. Im Folgenden werden die Schnittstellen zu den Zollformalitäten innerhalb der ER CIM beschrieben.

### **A. Anwendungsbereich der ER CIM**

9. Wie aus dem vollständigen Titel „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ hervorgeht, befassen sich die ER CIM (Anhang B zum Übereinkommen) mit Eisenbahngüterbeförderungsverträgen. In Artikel 1 „Anwendungsbereich“ § 1 ist festgelegt, welche Eisenbahngüterbeförderungsverträge den ER CIM unterliegen.
10. Artikel 2 „Öffentlich-rechtliche Vorschriften“ ER CIM stellt klar, dass *„Beförderungen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, [...] im übrigen den öffentlich-rechtlichen Vorschriften, insbesondere den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter sowie den Vorschriften des Zollrechtes und des Tierschutzrechtes [unterliegen]“*. Diese Bestimmung hat deklaratorischen Charakter, da sich bereits aus dem Wortlaut des Artikels 1 „Anwendungsbereich“ der ER CIM eindeutig und klar ergibt, dass Letztere auf das Transportrecht, insbesondere das Vertragsrecht, beschränkt sind.
11. Aus den obigen Ausführungen ist zu schließen, dass Zollverfahren nicht in den Anwendungsbereich der ER CIM fallen. Auch wenn sich die ER CIM auf den Beförderungsvertrag beschränken, wird der Tatsache Rechnung getragen, dass der internationale Güterverkehr Zoll-, Einwanderungs-, Veterinär- und Pflanzenschutzkontrollen usw. unterliegt.

### **B. Beförderungsvertrag**

12. Der Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern ist ein Konsensualvertrag, er entsteht also durch den bloßen Konsens der Parteien. Der Vertrag kommt somit bereits vor der Übergabe der Ware oder dem Ausfüllen eines Frachtbriefes zustande. *„Der Beförderungsvertrag ist in einem Frachtbrief nach einem einheitlichen Muster festzuhalten. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt jedoch weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.“* (Artikel 6 § 2 ER CIM). Das bedeutet, dass der Frachtbrief nur ein dokumentarischer Nachweis für den Zweck eines Beförderungsvertrages ist.

## C. Frachtbrief

In Artikel 6 „Beförderungsvertrag“ heißt es: *„Die internationalen Verbände der Beförderer legen im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den in den Mitgliedstaaten für Zollfragen zuständigen Stellen sowie mit jeder zwischenstaatlichen Organisation, die in einer regionalen Wirtschaftsgemeinschaft besteht und die über eine eigene Gesetzgebungsbefugnis auf dem Gebiet des Zolls verfügt, einheitliche Muster der Frachtbriefe fest.“* In Bezug auf diese Bestimmung werden in den Erläuternden Bemerkungen nützliche Erklärungen gegeben. So heißt es dort insbesondere, dass *„[a]us praktischen Gründen sowie im Interesse möglichst großer Flexibilität [...], die Festlegung ‚einheitlicher Muster der Frachtbriefe‘ den internationalen Verbänden der Beförderer [...] überlassen [wird]. Diese [Verbände] haben das Einvernehmen mit den Verbänden der Kundschaft und den für Zollfragen zuständigen Stellen, einschließlich der für Zollfragen zuständigen Stellen der EU, herzustellen. ‚Einvernehmen‘ bedeutet in diesem Zusammenhang kein formelles Zustimmungs- oder Genehmigungsverfahren. Den Zollbehörden steht es aber jederzeit frei, unerwünschte Frachtbriefmuster nicht als Zolldokumente anzuerkennen. Die Berücksichtigung der Kundenwünsche liegt im unmittelbaren Interesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen.“*

13. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass der Revisionsausschuss bei der Vorbereitung des „Protokolls von Vilnius“ eingehend darüber nachgedacht hat, ob das Frachtbriefmuster von der OTIF oder alternativ von internationalen Verbänden der Beförderer entwickelt werden sollte. Schließlich wurde der letztgenannte Regelungsansatz gewählt, weil er in gewisser Hinsicht die natürliche Konsequenz aus der Verpflichtung der Verbände zur Koordinierung der Frachtbriefmuster mit den Zollbehörden war.
14. In Anwendung der oben genannten Bestimmungen hat das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) (ein Zusammenschluss von Eisenbahnunternehmen und Reedereien) einen CIM-Frachtbrief entwickelt und angenommen.
15. Artikel 7 „Inhalt des Frachtbriefes“ ER CIM enthält eine nicht erschöpfende Liste von im Frachtbrief aufzuführenden Angaben. In den §§ 1 (in allen Fällen) und 2 (soweit anwendbar) sind obligatorische Angaben aufgeführt, darunter insbesondere *„ein genaues Verzeichnis der von den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden verlangten Urkunden, die dem Frachtbrief beigegeben sind oder dem Beförderer bei einer näher bezeichneten amtlichen Stelle oder bei einer vertraglich vereinbarten Stelle zur Verfügung stehen.“* *„Die Nichteinhaltung dieser Bestimmungen führt allerdings nicht in allen Fällen automatisch zur Nichtigkeit des Vertrages, sondern allenfalls zu den Rechtsfolgen nach Artikel 8 [Haftung für die Angaben im Frachtbrief].“* (Erläuternde Bemerkungen zu Artikel 7). Schließlich räumt Artikel 7 § 3 den Vertragsparteien einen großen Freiheitsgrad ein, der besagt, dass *„[d]ie Parteien des Beförderungsvertrages [...] in den Frachtbrief weitere Angaben eintragen [können], die sie für zweckmäßig halten.“*
16. Das CIT hat ausgiebig von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, in den Frachtbrief alle anderen Angaben aufzunehmen, die entweder von seinen Mitgliedern oder von den für Zollfragen zuständigen Stellen als nützlich erachtet werden.

## D. Sonstige zollrechtliche Bestimmungen

17. Auch wenn in den ER CIM das Zollverfahren nicht geregelt ist, so ist es doch bei der Regelung des Verhältnisses zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages berücksichtigt.
18. Artikel 10 „Zahlung der Kosten“ ER CIM besagt: *„Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, sind die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen) vom Absender zu zahlen“* (Hervorhebung hinzugefügt).

19. Artikel 15 „Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften“ lautet wie folgt:

- § 1 *Der Absender hat dem Frachtbrief die Urkunden beizugeben, die für die vor der Ablieferung des Gutes zu erfüllenden zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften notwendig sind, oder diese Urkunden dem Beförderer zur Verfügung zu stellen und diesem alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.*
- § 2 *Der Beförderer ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind. Der Absender haftet dem Beförderer für alle aus dem Fehlen, der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden und Auskünfte entstehenden Schäden, es sei denn, dass den Beförderer ein Verschulden trifft.*
- § 3 *Der Beförderer haftet für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief bezeichneten und diesem beigegebenen oder dem Beförderer ausgehändigten Urkunden, es sei denn, dass der Verlust oder der durch die unrichtige Verwendung dieser Urkunden verursachte Schaden auf Umständen beruht, die der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.*
- § 4 *Der Absender kann durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung gemäß Artikel 18 § 3 verlangen,*
- a) *dass er selbst oder sein Beauftragter der Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen;*
  - b) *dass er selbst oder sein Beauftragter die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften betreibt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, es zulassen;*
  - c) *dass, sofern er selbst oder sein Beauftragter der Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beiwohnt oder sie betreibt, er die Zölle und andere Kosten zahlt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, die Zahlung durch ihn zulassen.*
- In diesen Fällen dürfen weder der Absender noch der verfügbare Empfänger, noch ihr Beauftragter das Gut in Besitz nehmen.*
- § 5 *Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Ort bezeichnet, an dem dies wegen der geltenden Vorschriften nicht möglich ist, oder hat er dafür ein anderes Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt der Beförderer so, wie es ihm für den Berechtigten am vorteilhaftesten zu sein scheint, und teilt dem Absender die getroffenen Maßnahmen mit.*
- § 6 *Hat der Absender die Zahlung der Zölle übernommen, so darf der Beförderer die Zollbehandlung nach seiner Wahl unterwegs oder am Bestimmungsort betreiben.*
- § 7 *Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der Frist ein, die in den am Bestimmungsort geltenden Vorschriften vorgesehen ist, so kann der Beförderer gemäß § 5 verfahren.*
- § 8 *Der Absender hat für eine den zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entsprechende Verpackung und Bedeckung der Güter zu sorgen. Hat der Absender die Güter nicht gemäß diesen Vorschriften verpackt oder bedeckt, so kann der Beförderer dies besorgen; die entstandenen Kosten belasten das Gut.“*

20. In Artikel 36 „Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung“ ER CIM ist Folgendes festgelegt:

*„Die in Artikel 15 § 3, Artikel 19 §§ 6 und 7, Artikel 30, 32 bis 35 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“*

21. Artikel 17 „Ablieferung“ § 1 und § 2 Buchst. a) ER CIM lauten wie folgt:

*„§ 1 Der Beförderer hat dem Empfänger an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort gegen Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern.*

*§ 2 Eine gemäß den am Ort der Ablieferung geltenden Vorschriften erfolgte*

- a) Übergabe des Gutes an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut des Beförderers stehen,“.*

22. Artikel 30 „Entschädigung bei Verlust“ § 4 ER CIM lautet wie folgt:

*„Der Beförderer hat außerdem [zur Entschädigung für den gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes] Fracht, entrichtete Zölle und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge mit Ausnahme der Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, zu erstatten.“*

## **E. Zollrechtliche Versandverfahren**

23. In Artikel 6 „Beförderungsvertrag“ § 7 ER CIM ist festgelegt, dass *„[i]m Falle einer Beförderung, die das Zollgebiet der Europäischen Union oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewendet wird, berührt, [...] jede Sendung von einem Frachtbrief, der den Erfordernissen des Artikels 7 entspricht, begleitet sein [muss]“*.

24. In den Erläuternden Bemerkungen ist hierzu folgende Erklärung gegeben: *„§ 7 enthält eine von der Europäischen Kommission gewünschte Bestimmung, die nicht unmittelbar das Beförderungsrecht betrifft, sondern eine Vorschrift des Zollrechtes darstellt [...]. Sie soll – auch im Interesse der Eisenbahnen – gewährleisten, dass das gemeinschaftliche/gemeinsame vereinfachte Zolltransitverfahren der EG/EFTA weiterhin Anwendung finden kann.“*

25. *„Das Unionsversandverfahren wird für den zollrechtlichen Versand zwischen den EU-Mitgliedstaaten (und Andorra und San Marino) verwendet. Es gilt im Allgemeinen für die Beförderung von Nicht-Unionswaren, für welche die Zölle und die anderen Abgaben bei der Einfuhr ausgesetzt werden, und für Unionswaren, die zwischen einer Abgangs- und Bestimmungszollstelle in der Union das Gebiet eines Drittlandes durchqueren. [...] Das gemeinsame Versandverfahren wird für die Beförderung von Waren zwischen den EU-Mitgliedstaaten, den EFTA-Ländern (Island, Norwegen, Liechtenstein und der Schweiz), der Türkei (seit dem 1. Dezember 2012), der Republik Nordmazedonien (seit dem 1. Juli 2015) und Serbien (seit dem 1. Februar 2016) verwendet. Die Durchführung des gemeinsamen Versandverfahrens mit dem Vereinigten Königreich ist gewährleistet, da das Vereinigte Königreich seine Beitrittsurkunde am 30. Januar 2019 beim Sekretariat des Rates der EU*

*hinterlegt hat. Es beruht auf dem Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987. Die Vorschriften stimmen im Wesentlichen mit dem Unionsversandverfahren überein.*<sup>3</sup>

26. In Anwendung des Zollkodex der Gemeinschaft und seiner Durchführungsvorschriften<sup>4</sup> kamen die Eisenbahnunternehmen in den Genuss eines vereinfachten Versandverfahrens für Warenbeförderungen im Eisenbahnverkehr oder in Großbehältern. Die mit dem gemeinsamen/gemeinschaftlichen Versandverfahren in Verbindung stehenden Formalitäten wurden so für von Eisenbahnunternehmen mit Frachtbrief CIM durchgeführte Güterbeförderungen vereinfacht. Der Frachtbrief CIM galt somit als gemeinschaftliche Versandanmeldung.
27. Der Zollkodex der Union (UZK)<sup>5</sup>, der am 30. Oktober 2013 in Kraft getreten ist, gilt seit dem 1. Mai 2016. Er ist Teil der Modernisierung des Zollwesens. Eines der dabei verfolgten Hauptziele ist es, alle Zollformalitäten zu digitalisieren.
28. Auf dieser Grundlage hat die Europäische Kommission am 17. Dezember 2015 eine Verordnung zu Übergangsbestimmungen für bestimmte Vorschriften des UZK, für den Fall, dass die entsprechenden elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind, erlassen.<sup>6</sup> In Anwendung dieser Verordnung gilt bis zur Verbesserung des neuen EDV-gestützten Versandverfahrens (New Computerised Transit System – NCTS) weiterhin das papiergestützte Versandverfahren der Union für im Eisenbahnverkehr beförderte Waren und wird weiterhin die papiergestützte Form des Frachtbriefs als Versandanmeldung verwendet.
29. Das NCTS ist ein elektronisches (Zoll-)Versandverfahren, das auf dem Austausch elektronischer Nachrichten beruht. Diese Nachrichten ersetzen die verschiedenen Papierdokumente. Der Austausch elektronischer Nachrichten findet auf drei Ebenen statt:
  - zwischen Wirtschaftsbeteiligten und Zollbehörden („externe Domäne“),
  - zwischen den Zollstellen eines Landes („nationale Domäne“),
  - zwischen den nationalen Zollverwaltungen und zwischen diesen Verwaltungen und der Europäischen Kommission („gemeinsame Domäne“).
30. Im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/2151 der Kommission zur Festlegung des Arbeitsprogramms für die Entwicklung und Inbetriebnahme der im Zollkodex der Union vorgesehenen elektronischen Systeme ist Folgendes enthalten:

*„Neues EDV-gestütztes Versandverfahren (NCTS) — Upgrade. Ziel dieses Projekts ist die Angleichung des bestehenden transeuropäischen NCTS-Systems an den neuen UZK. Komponente 1 —,NCTS-Phase 5‘: Ziel dieser Phase ist es, das NCTS-System an die neuen UZK-Anforderungen anzupassen, mit Ausnahme der Sicherheitsdatenelemente in den Zollanmeldungen für die Durchfuhr von Waren, die in das Zollgebiet der Union verbracht werden. [...] Beginn des Zeitfensters für die Inbetriebnahme des elektronischen Systems [d. h. frühestmöglicher Zeitpunkt, zu dem die Mitgliedstaaten das System benutzen können] [ist] 1.3.2021. Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme des elektronischen Systems = Ende*

<sup>3</sup> Siehe Unionsversandverfahren und gemeinsames Versandverfahren ([französische Fassung](#), [deutsche Fassung](#) und [englische Fassung](#)).

<sup>4</sup> Siehe Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften.

<sup>5</sup> Siehe Fußnote 1.

<sup>6</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2016/341 der Kommission vom 17. Dezember 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Übergangsbestimmungen für bestimmte Vorschriften des Zollkodex der Union, für den Fall, dass die entsprechenden elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind, und zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446.

*der Übergangsfrist [d. h. letztmögliche Zeitpunkt, an dem das System vollständig in Betrieb ist, und der letztmögliche Zeitpunkt, an dem alle Wirtschaftsbeteiligten migriert sein sollten] [ist] 1.12.2023.“*

31. Das NCTS gilt bereits seit 1. Mai 2016 unabhängig davon, um welchen Verkehrsträger es sich handelt, für alle gemeinsamen/gemeinschaftlichen Versandvorgänge, ausgenommen der vereinfachten Versandverfahren, für die die Versandanmeldung in einem Handelsdokument besteht (in den vereinfachten Verfahren „Luft“, „See“ oder „Eisenbahn“ etwa in dem Manifest oder einem Frachtbrief).
32. In Artikel 233 Abs. 4 Buchst. e) des UZK ist hierzu Folgendes vorgesehen:
- „Die Zollbehörden können auf Antrag jede der folgenden Vereinfachungen bei der Überführung von Waren in das Unionsversandverfahren oder bei der Beendung des Verfahrens bewilligen: [...]*
- e) die Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments als Zollanmeldung für die Überführung von Waren in den Unionsversand, sofern es die entsprechenden Angaben einer solchen Anmeldung enthält und die Angaben der Abgangs- wie auch der Bestimmungszollstelle vorliegen, um die zollamtliche Überwachung der Waren und die Erledigung des Verfahrens zu ermöglichen.“*
33. Diese Bestimmung des UZK sieht also die Anwendung vereinfachter (Zoll-)Anmeldeverfahren vor, bei denen jedoch elektronische Beförderungsdokumente verwendet werden.
34. Im aktuellen Zollrecht der EU ist die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente im vereinfachten Versandverfahren derzeit auf den See- und Luftverkehr beschränkt, während sie für den Eisenbahnverkehr ausdrücklich ausgeschlossen ist.
35. In diesem Zusammenhang verschwindet die Verbindung zwischen CIM-Beförderungsvertrag und vereinfachtem Versandverfahren. Es ist geplant, das NCTS<sup>5</sup> gleichzeitig mit dem begleiteten Ende des papiergestützten Verfahrens zwischen 2021 und 2023 einzuführen. Hierzu müssen das Eisenbahnversandverfahren an das NCTS-Verfahren angepasst werden und adäquate Schnittstellen mit seinem eigenen digitalen Informationssystem gefunden werden.

### III. INTERNATIONALER RECHTSRAHMEN

36. Zollverfahren sind auf nationaler, regionaler und globaler internationaler Ebene geregelt. Eine Reihe von internationalen Organisationen haben auf Zollverfahren anwendbare Rechtsinstrumente verabschiedet. Diese Instrumente haben unterschiedliche Formen und variieren in Bezug auf ihre Rechtskraft. Auf globaler internationaler Ebene sind z. B. die Weltzollorganisation (WZO), die Welthandelsorganisation (WTO) und die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)<sup>7</sup> und deren Instrumente von besonderer Bedeutung:
- WTO-Übereinkommen ([französische Fassung](#) und [englische Fassung](#));
  - Internationales Übereinkommen zur Vereinfachung und Harmonisierung der Zollverfahren (überarbeitet) der WZO, bekannt als überarbeitetes Kyoto-Übereinkommen ([französische Fassung](#) und [englische Fassung](#));

<sup>7</sup> Erwähnenswert ist auch, dass die UNECE im Jahr 2006 das Übereinkommen über eine internationale Zolltransitregelung für mit der Eisenbahn beförderte Güter unter Verwendung von SMGS-Frachtbriefen (*International Convention on International Customs Transit Procedures for the Carriage of Goods by Rail under Cover of SMGS Consignment Notes*) verabschiedet hat. Es wurde jedoch nur von einem Staat unterzeichnet und es gab bislang keine Ratifizierungen oder endgültigen Unterzeichnungen.



- Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR der UNECE (1975) ([Englisch – Französisch – Russisch](#));
  - Internationales Übereinkommen über die Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen vom 21. Oktober 1982 der UNECE ([französische Fassung](#) und [englische Fassung](#)), insbesondere Anhang 9, der die Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahngüterverkehr betrifft. Dessen Artikel 9 besagt: „Den Vertragsparteien steht es frei, anstelle sonstiger, derzeit durch internationale Verträge vorgeschriebener Versandpapiere den Eisenbahnfrachtbrief CIM/SMGS zu verwenden, der gleichzeitig ein Zolldokument sein kann.“
37. Für den Eisenbahnverkehr gibt kein globales internationales Versandverfahren. In jüngerer Vergangenheit haben die Beteiligten bei verschiedenen Gelegenheiten auf die Notwendigkeit eines internationalen Übereinkommens über Eisenbahnversandverfahren hingewiesen. Die Weltzollorganisation (WZO) hat jedoch eine Reihe von Rechtsinstrumenten zur Unterstützung des internationalen Zollgutversands entwickelt und verabschiedet:
- das Internationale Übereinkommen zur Vereinfachung und Harmonisierung der Zollverfahren (überarbeitet), bekannt als überarbeitetes Kyoto-Übereinkommen, Kapitel 1 der Anlage E.1 über den zollgebundenen Transit ([französische Fassung](#) und [englische Fassung](#));
  - „*Transit Handbook*“ (Handbuch zum Versand) ([französische Fassung](#) und [englische Fassung](#));
  - „*Transit Guidelines*“ (Leitlinien zum Versand) ([französische Fassung](#) und [englische Fassung](#));
  - Versand-Kompendium mit Fallstudien von [WZO]-Mitgliedern.
38. Die WZO hat 2019 ein Eisenbahnprojekt gestartet und plant für 2021 die Herausgabe von Leitlinien zum Eisenbahntransport mit harmonisierten Datensätzen, gefolgt von Aktivitäten zum Kapazitätsaufbau in den Jahren 2021–2022. Die Hauptziele des Eisenbahnprojekts sind:
- Sammlung praktischer Erfahrungen in der Eisenbahnzollabfertigung;
  - Durchführung einer Übung zur Standardisierung der notwendigen Datenelemente für Versandanmeldungen und Frachtvoranmeldungen auf der Grundlage des WZO-Datenmodells;
  - Bereitstellung von bewährten Verfahren zur Unterstützung der Zollverwaltungen bei der effektiven Durchführung der notwendigen Kontrollen im internationalen Eisenbahnverkehr, einschließlich der Nutzung fortschrittlicher Technologien;
  - Entwicklung geeigneter WZO-Instrumente/Werkzeuge zur Standardisierung und Harmonisierung der Eisenbahnverfahren der Mitglieder zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs.
39. In diesem Zusammenhang sei auf die zwischen OTIF und WZO am 10. Juli 2017 unterzeichnete gemeinsame Absichtserklärung (...) hingewiesen.

#### IV. FAZIT UND FOLGEMAßNAHMEN

40. In Übereinstimmung mit dem Ziel der Organisation besitzt die OTIF im Wesentlichen keine Zuständigkeit für die Regelung von Zollverfahren. Sie sollte jedoch mit den zuständigen internationalen Organisationen, z. B. der WZO und der UNECE (WP.30), die über Kompetenzen in diesem Bereich verfügen, zusammenarbeiten, um die Eisenbahnversandverfahren zu harmonisieren und zu verbessern.
41. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Zollrecht der EU sollte Artikel 6 „Beförderungsvertrag“ § 7 im Zusammenhang mit dem Unions-/gemeinsamen Versandverfahren gestrichen oder zumindest geändert werden.
42. Die ER CIM enthalten eine Reihe von Bestimmungen, die das Zollverfahren berücksichtigen, insbesondere Artikel 2 „Öffentlich-rechtliche Vorschriften“, Artikel 6 „Beförderungsvertrag“ § 8, Artikel 7 „Inhalt des Frachtbriefes“, Artikel 10 „Zahlung der Kosten“ § 1, Artikel 15 „Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften“, Artikel 36 „Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung“, Artikel 17 „Ablieferung“ § 1 und § 2, Buchst. a), Artikel 30 „Entschädigung bei Verlust“ § 4. Dem Sekretariat ist keine Notwendigkeit bekannt, die oben genannten Bestimmungen zu ändern. Da die Eisenbahnunternehmen direkt betroffen sind, sollten gemäß Artikel 5 „Datenerhebung“ § 1 des Dokuments LAW-19052-GTEJ 2 „verschiedene quantitative und qualitative Datenquellen, **einschließlich der Standpunkte der Interessengruppen**, herangezogen werden“.