

Informationen über rechtliche Änderungen bei Zollversandverfahren zu den folgenden Aspekten:

- Unterwegsereignisse
- Papierbasiertes Versandbegleitdokument und Mittel zur Vorlage der Versand-MRN
- Ende des papierbasierten grenzüberschreitenden vereinfachten Eisenbahnversandverfahrens
- Ende des papierbasierten nationalen vereinfachten Eisenbahnversandverfahrens
- Ende der papierbasierten vereinfachten Unionsversandfahren Luft und See Stufe 1
- Ausgesetzte Eisenbahnwagen im elektronischen Versandverfahren
- Verpflichtende Angabe der Warennummer im Versandverfahren
- Angabe „Transportmittel beim Abgang“
- Neue Struktur der elektronischen Versandanmeldung
- Neue „Ausgangszollstelle im Versandverfahren“
- Neue „Local Reference Number“ (LRN).

Diese versandrechtlichen Änderungen stehen im Zusammenhang mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5, umgesetzt in Deutschland durch ATLAS-Versand ab Release 9.1.

Näheres zu diesen versandrechtlichen Änderungen und den jeweils relevanten Zeitpunkten ist der Ziffer II. dieses Schreibens zu entnehmen.

Die in der Ziffer II. mitgeteilten versandrechtlichen Änderungen sind zum jeweils genannten Zeitpunkt bindend für die Anwendung in Deutschland.

Soweit die in der Ziffer II. genannten Zeitpunkte der Anwendung der Neuregelungen in Deutschland noch nicht mit einem konkreten Datum genannt werden können, sind die dargestellten Neuregelungen als Ankündigung zu verstehen, für die der konkrete Zeitpunkt der Anwendung in Deutschland später durch die Generalzolldirektion bekanntgegeben wird.

I. Einordnung in den Zusammenhang:

Die EU und die Vertragsstaaten des gemeinsamen Versandübereinkommens haben gemeinsam beschlossen, als weiteren Schritt zu einer modernen elektronischen Zollumgebung alle nationalen Versandanwendungen vom IT-Standard NCTS Phase 4 auf den neuen IT-Standard NCTS Phase 5 umzustellen und versandrechtliche Änderungen an den Zeitpunkt dieser IT-Umstellung zu koppeln.

Diese Koppelung ist an verschiedenen Stellen des europäischen Zollrechts und des gemeinsamen Versandübereinkommens an Formulierungen wie „Bis zu den Zeitpunkten der Anpassung des Neuen EDV-gestützten Versandverfahrens ...“ (Art. 184 UAbs. 2 UZK-DA) oder „Bis zu den Zeitpunkten der Anpassung des NCTS ...“ (Art. 305 Abs. 6 UZK-IA / Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA) zu erkennen.

Diese Formulierungen sind so zu verstehen, dass die versandrechtlichen Neuerungen grundsätzlich erst dann einheitlich in Kraft treten, wenn alle EU-Mitgliedstaaten und alle Staaten des gemeinsamen Versandübereinkommens ihre jeweiligen nationalen Versandanwendungen einheitlich auf den neuen IT-Standard NCTS Phase 5 umgestellt haben.

Die beteiligten Zollverwaltungen nehmen ihre nationale IT-Umstellung zu unterschiedlichen Zeitpunkten vor, spätestens aber bis zum 1. Dezember 2023 (derzeitiges Plandatum der EU-Kommission).

Die deutsche Zollverwaltung bietet den neuen IT-Standard NCTS Phase 5 bereits seit 6. März 2021 durch das ATLAS-Versand Release 9.1 an.

ATLAS-Teilnehmer haben noch eine Übergangszeit bis 16. Juli 2023¹, um ihre Software auf das neue ATLAS-Versand ab Release 9.1 umzustellen (sogenannte weiche Migrationsphase).

¹ Siehe ATLAS-Info <https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/ATLAS/Voraussetzungen-Teilnahme/Zertifizierung/Zertifizierung-ATLAS/ATLAS-Release-91/atlas-release-91.html;jsessionid=A39DA38C5854E64ABCB96AFD4B623DB1.inter-net652?nn=371340#doc371334bodyText4>

II. Versandrechtliche Änderungen:

1. Unterwegsereignisse

a) Bisherige Regelung:

Nach bisherigem Versandrecht werden maßgebliche Informationen über Unterwegsereignisse handschriftlich im papierbasierten Versandbegleitdokument (VBD) oder Versandbegleitdokument-Sicherheit (VBD-S) eingetragen (Art. 305 Abs. 6 UAbs. 1 UZK-IA).

b) Neuregelung:

Mit der Änderung des Versandrechts im Zusammenhang mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) wird in allen nationalen Versandanwendungen die neue Rolle „Unterwegszollstelle“ geschaffen.

Dazu wurden neue elektronische Nachrichten erstellt, mit denen die wesentlichen Informationen über das Unterwegsereignis von der Unterwegszollstelle an die Abgangszollstelle und von dort weiter an alle anderen, in den betreffenden Versandvorgang involvierten Zollstellen sowie an den Inhaber des Versandverfahrens (bzw. an dessen zollrechtlichen Vertreter) automatisiert übermittelt werden.

Diese elektronischen Nachrichten lösen die bisherigen handschriftlichen Vermerke zu Unterwegsereignissen auf dem Papier-VBD ab.

Zollstellen mit der neuen Rolle Unterwegszollstelle erfassen maßgebliche Informationen über versandrechtlich relevante Unterwegsereignisse in ihrer jeweiligen nationalen elektronischen Versandanwendung (Art. 305 Abs. 2 S. 2, Art. 305 Abs. 3 Buchst. c), Art. 305 Abs. 5 Buchst. b) UZK-IA).

In Deutschland erfolgt die elektronische Erfassung von Unterwegsereignissen in der ATLAS Versand-Auskunftsanwendung (Verfahrensanweisung ATLAS Ziffer 4.8.3.1).

Mit Rücksicht auf Adressaten in anderen Staaten, die die neuen elektronischen Nachrichten im Format der NCTS Phase 5 technisch noch nicht verarbeiten können, drucken deutsche Zollstellen nach der elektronischen Erfassung des Unterwegsereignisses übergangsweise einen entsprechenden Report aus und heften diesen als Anhang an das Papier-VBD/VBD-S an.

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Die Neuregelung ist bei Unterwegsereignissen in Deutschland bereits anzuwenden, da deutsche Zollstellen die neuen elektronischen Nachrichten zu Unterwegsereignissen schon verarbeiten können.

2. Papierbasiertes VBD und Mittel zur Vorlage der Versand-MRN

a) Bisherige Regelung:

Nach bisherigem Versandrecht ist das papierbasierte VBD / VBD-S gemäß Art. 184 UAbs. 2 UZK-DA zwingend bei Eröffnung des Versandverfahrens auszudrucken und dem Beförderer warenbegleitend mitzugeben (Verfahrensanweisung ATLAS Ziffer 4.8.1.4 Abs. 3).

Zugelassene Versender können jederzeit die in der Verfahrensanweisung ATLAS Ziffer 4.8.1.4.2 Abs. 9 dargestellte Erleichterung (Verzicht auf Ausdruck der Liste der Warenpositionen) beantragen.

Nach bisherigem Versandrecht muss die Versand-MRN den Zollbehörden grundsätzlich mittels Papier-VBD/VBD-S vorgelegt werden (Art. 184 UAbs. 2 UZK-DA).

Nur der zugelassene Empfänger darf der Bestimmungszollstelle die Versand-MRN papierlos innerhalb der Versandanwendung ATLAS-Versand im Rahmen der elektronischen Ankunftsanzeige mitteilen.

Davon unabhängig ist zu akzeptieren, dass andere Staaten als Deutschland als nationale COVID-19-Verfahrenserleichterung vorübergehend keine VBD / VBD-S ausdrucken und die Versand-MRN in diesen Fällen ersatzweise auf anderem Weg (z.B. Scan / PDF des VBD / VBD-S oder SMS/E-Mail mit der MRN) vorgelegt wird.

b) Neuregelung:

Mit der Änderung des Versandrechts im Zusammenhang mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) hat der Inhaber des Versandverfahrens bzw. sein Beförderer für die Vorlage der MRN gegenüber den Zollbehörden die freie Wahl zwischen den in Art. 184 UAbs. 1 Buchst. a) bis e) UZK-DA zugelassenen Mitteln:

a) Strichcode;

b) Versandbegleitdokument;

c) Versandbegleitdokument-Sicherheit;

d) Carnet TIR;

e) andere von der Zollbehörde, der die Angaben vorgelegt werden, zugelassene Mittel.

Allen fünf Mitteln ist gemeinsam, dass die Versand-MRN außerhalb der Anwendung ATLAS-Versand vorgelegt wird. Dies ergibt sich aus der Formulierung am Beginn des Art. 184 UZK-DA „außer durch Mittel der elektronischen Datenverarbeitung“. „Mittel der elektronischen Datenverarbeitung“ sind nach dem Sinn und Zweck dieser Vorschrift ausschließlich nationale Versandanwendungen im IT-Standard NCTS. Der einzige Anwendungsfall für die Vorlage der MRN mit „Mitteln der elektronischen Datenverarbeitung“ bleibt unverändert der zugelassene Empfänger, der der Bestimmungszollstelle die Versand-MRN innerhalb der Versandanwendung im Rahmen der elektronischen Ankunftsanzeige mitteilt. E-Mails oder elektronische Dokumente wie z.B. PDF-Dateien sind keine „Mittel der elektronischen Datenverarbeitung“ in diesem Sinne.

Mit der Vorlage der Versand-MRN in Form „anderer Mittel“ hat der Gesetzgeber einen Sammeltatbestand geschaffen, der der Vielfalt des Alltags Rechnung trägt und auch Raum für neue technische Entwicklungen lässt. Hier entscheiden die Unterwegszollstellen, Durchgangszollstellen, Ausgangszollstellen im Versandverfahren, Bestimmungszollstellen oder zugelassenen Empfänger nach ihrem eigenen pflichtgemäßen Ermessen im Einzelfall, ob das „andere Mittel“ zur Vorlage der Versand-MRN akzeptiert werden kann. Das „andere Mittel“ muss nicht schriftlich beantragt werden, ebenso ist weder eine förmliche Zulassung noch eine bundesweit einheitliche Regelung durch die Generalzolldirektion erforderlich.

Das bisherige papierbasierte VBD / VBD-S bleibt erhalten, aber es ist mit der Neuregelung nur noch eines von mehreren gleichwertigen Mitteln zur Vorlage der Versand-MRN.

Wird zur Vorlage der Versand-MRN nur die Seite 1 des VBD / VBD-S ausgedruckt, so stellt diese kein vollständiges VBD / VBD-S dar. Die Seite 1 des VBD / VBD-S enthält aber die MRN als Strichcode und erfüllt damit die Voraussetzung des Art. 184 UAbs. 1 Buchst. a) UZK-DA.

Davon unabhängig ist weiter zu akzeptieren, dass andere Staaten als Deutschland als nationale COVID-19-Verfahrenserleichterung vorübergehend keine VBD / VBD-S ausstellen und die Versand-MRN in diesen Fällen ersatzweise auf anderem Weg (z.B. Scan / PDF des VBD / VBD-S oder SMS mit der MRN) vorgelegt wird.

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Die Neuregelung darf für alle an NCTS beteiligten Staaten einheitlich erst praktisch angewendet werden, wenn der letzte EU-Mitgliedstaat / Vertragsstaat des Versand-übereinkommens seine nationale Versandanwendung auf den neuen IT-Standard NCTS Phase 5 umgestellt hat².

Bis dahin ist in Deutschland die bisherige Regelung unter a) weiter anzuwenden.

Dies gilt auch für innerdeutsche Transporte, da während des Transports die geplante Bestimmungszollstelle jederzeit geändert werden kann.

3. Ende des papierbasierten grenzüberschreitenden vereinfachten Eisenbahnversandverfahrens (vEVV)

a) Bisherige Regelung:

Nach bisherigem Versandrecht sind papierbasierte vEVV nur noch für eine Übergangszeit zulässig (Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA), um das Ziel einer elektronischen Zollumgebung zu erreichen.

b) Neuregelung:

Mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) endet diese Übergangszeit versandrechtlich, vEVV entfallen damit.

Versandverfahren im Schienenverkehr sind dann grundsätzlich nur noch mit elektronischer Anmeldung und elektronischer Abwicklung im IT-Standard NCTS möglich.

Ausnahme: Spezielle papierbasierte Versandverfahren wie zum Beispiel NATO-302 und EU-302 können bis auf Weiteres auch im Schienenverkehr alternativ zu elektronischen Anmeldungen in ATLAS-Versand weiter verwendet werden.

Die Generalzolldirektion hat diese Neuregelung dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen für seine Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig angekündigt und in gemeinsamen Besprechungen mit dem Verband vorbereitet.

Die deutsche IT-Anwendung ATLAS-Versand ist durch das Release 9.1 darauf vor-

² 1. Dezember 2023 als derzeitiges Plandatum der EU-Kommission

bereitet, bisher papierbasierte vEVV als elektronische Regelversandverfahren abzuwickeln.

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Für das Ende des vEVV haben die EU und die Länder des gemeinsamen Versandübereinkommens einvernehmlich gemeinsame besondere Regeln beschlossen (EU-Versandverfahrenshandbuch Ziffer VI.3.5.3.3), die eine Ausnahme vom oben genannten Grundsatz (Anwendung versandrechtlicher Änderungen erst, wenn alle Staaten einheitlich auf den IT-Standard NCTS Phase 5 umgestellt haben) darstellen.

Bezogen auf Deutschland ergeben sich daraus folgende Konsequenzen:

- Eröffnung von vEVV in Deutschland

Mit Ablauf des 16. Juli 2023 (Ende des weichen Migrationszeitraums in Deutschland von NCTS Phase 4 zu NCTS Phase 5) ist der IT-Standard NCTS Phase 5 in Form des ATLAS-Versand Release 9.1 oder höher deutschlandweit umgesetzt.

Damit ist für Deutschland die Übergangsvorschrift Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA i.V.m. EU-Versandverfahrenshandbuch Ziffer VI.3.5.3.3 für vEVV nicht mehr anwendbar.

Entsprechend dürfen ab dem 17. Juli 2023 in Deutschland keine neuen vEVV mehr eröffnet werden.

Zollstellen in Deutschland lehnen neue Anmeldungen im vEVV ab 17. Juli 2023 wegen entfallener Rechtsgrundlage ab und verweisen stattdessen auf reguläre elektronische Anmeldungen in ATLAS-Versand.

- Beendigung von vEVV in Deutschland oder Transit im vEVV durch Deutschland

vEVV, die außerhalb von Deutschland eröffnet wurden (da dort noch der bisherige IT-Standard NCTS Phase 4 gilt), müssen von deutschen Zollstellen und deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen auch nach dem 17. Juli 2023 wie bisher weiter papierbasiert angenommen und behandelt werden (Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA i.V.m. EU-Versandverfahrenshandbuch Ziffer VI.3.5.3.3).

- vEVV-Bewilligungen

Deutsche vEVV-Bewilligungen können nach dem 17. Juli 2023 nicht mehr für die Eröffnung neuer vEVV-Verfahren genutzt werden. Sie bleiben aber eingeschränkt gültig für die Beförderung von vEVV-Waren in Deutschland, wenn das vEVV außerhalb von Deutschland eröffnet wurde (Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA

i.V.m. EU-Versandverfahrenshandbuch Ziffer VI.3.5.3.3).

Deutsche vEVV-Bewilligungen treten erst vollständig außer Kraft, wenn alle Staaten den neuen IT-Standard NCTS Phase 5 eingeführt haben².

Davon unabhängig steht es Bewilligungsinhabern frei, eigeninitiativ jederzeit die Aufhebung ihrer vEVV-Bewilligung bei ihrem zuständigen Hauptzollamt zu beantragen.

- Verrechnungsstellen

Verrechnungsstellen in Deutschland sind in ihrer zollamtlichen Überwachungsfunktion für vEVV noch solange fortzuführen, bis außerhalb von Deutschland keine vEVV mehr eröffnet werden können und laufende vEVV abgewickelt wurden.

- Hafeninformationssysteme:

Die Zeitpunkte und Regeln zum Ende des vEVV wirken sich auch auf Hafeninformationssysteme in Deutschland aus, soweit diese mit vEVV operieren.

4. Ende des papierbasierten nationalen vereinfachten Eisenbahnversandverfahrens (nEVV)

a) Bisherige Regelung:

Nach bisherigem Versandrecht sind papierbasierte nEVV nur noch für eine Übergangszeit zulässig (Art. 24 Abs. 1 i.V.m. Art. 45 Buchstabe b) UZK-TDA), um das Ziel einer elektronischen Zollumgebung zu erreichen.

b) Neuregelung:

Mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) endet diese Übergangszeit versandrechtlich, nEVV entfallen damit.

Versandverfahren im Schienenverkehr sind dann grundsätzlich nur noch mit elektronischer Anmeldung und elektronischer Abwicklung im IT-Standard NCTS möglich.

Ausnahme:

Spezielle papierbasierte Versandverfahren wie zum Beispiel NATO-302 und EU-302 können bis auf Weiteres auch im Schienenverkehr alternativ zu elektronischen

Anmeldungen in ATLAS-Versand weiter verwendet werden.

Die Generalzolldirektion hat diese Neuregelung dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen rechtzeitig angekündigt und in gemeinsamen Besprechungen mit dem Verband vorbereitet.

Die deutsche IT-Anwendung ATLAS-Versand ist durch das Release 9.1 darauf vorbereitet, bisher papierbasierte nEVV als elektronische Regelversandverfahren abzuwickeln.

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Für das Ende nationaler Sonderregeln betreffend vereinfachte papierbasierte Versandverfahren haben die EU und die Länder des gemeinsamen Versandabkommens einvernehmlich gemeinsame Regeln beschlossen (EU-Versandverfahrenshandbuch Ziffer VI.3.5.3.3 in entsprechender Anwendung), die eine Ausnahme vom oben genannten Grundsatz (Anwendung versandrechtlicher Änderungen erst, wenn alle Staaten einheitlich auf den IT-Standard NCTS Phase 5 umgestellt haben) darstellen.

Bezogen auf Deutschland ergeben sich daraus folgende Konsequenzen:

- Eröffnung von nEVV in Deutschland:

Mit Ablauf des 16. Juli 2023 (Ende des weichen Migrationszeitraums in Deutschland von NCTS Phase 4 zu NCTS Phase 5) ist der IT-Standard NCTS Phase 5 in Form des ATLAS-Versand Release 9.1 deutschlandweit umgesetzt.

Damit sind für Deutschland die Übergangsvorschriften (Art. 24 Abs. 1 und Art 45 Buchstabe b) UZK-TDA i.V.m. entsprechender Anwendung des EU-Versandverfahrenshandbuchs Ziffer VI.3.5.3.3) für nEVV nicht mehr anwendbar. Demzufolge dürfen ab dem 17. Juli 2023 in Deutschland keine neuen nEVV mehr eröffnet werden.

Zollstellen in Deutschland lehnen neue Anmeldungen im nEVV ab 17. Juli 2023 wegen entfallener Rechtsgrundlage ab und verweisen stattdessen auf elektronische Anmeldungen in ATLAS-Versand.

- Beendigung von nEVV in Deutschland

Die am 16. Juli 2023 noch laufenden nEVV-Verfahren werden mit den bisherigen nEVV-Bewilligungen abgewickelt.

- nEVV-Bewilligungen

nEVV-Bewilligungen können ab dem 17. Juli 2023 in Deutschland gemäß Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA i.V.m. Art. 45 Buchstabe b) UZK-TDA nicht mehr für die Eröffnung von neuen nEVV genutzt werden.

Hauptzollämter heben nEVV-Bewilligungen von Amts wegen auf, nachdem die Bewilligungen nicht mehr für die Abwicklung eventuell noch laufender nEVV benötigt werden.

Davon unabhängig steht es Bewilligungsinhabern frei, eigeninitiativ jederzeit die Aufhebung ihrer nEVV-Bewilligung bei ihrem zuständigen Hauptzollamt zu beantragen.

- Verrechnungsstellen

Verrechnungsstellen in Deutschland sind in ihrer zollamtlichen Überwachungsfunktion für nEVV solange fortzuführen, bis in Deutschland keine nEVV mehr eröffnet werden können und laufende nEVV abgewickelt wurden.

- Hafeninformationssysteme:

Die Zeitpunkte und Regeln zum Ende des nEVV wirken sich auch auf Hafeninformationssysteme in Deutschland aus, soweit diese mit nEVV operieren.

5. Ende der papierbasierten vereinfachten Unionsversandfahren Luft und See Stufe 1

a) Bisherige Regelung:

Nach bisherigem Versandrecht sind vereinfachte papierbasierte Unionsversandfahren Luft und See Stufe 1 nur noch für eine Übergangszeit zulässig (Art. 24 Abs. 1 UZK-TDA), um das Ziel einer elektronischen Zollumgebung zu erreichen.

Nach Informationen der Generalzolldirektion bestehen in Deutschland aber bereits jetzt keine solchen Bewilligungen mehr.

b) Neuregelung:

Mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) endet die Übergangszeit versandrechtlich, vereinfachte papierbasierte Unionsversandfahren Luft und See Stufe 1 entfallen.

Unionsversandverfahren im Luft- und Seeverkehr sind nur noch mit elektronischer Versandanmeldung und elektronischer Abwicklung möglich, entweder

- außerhalb von ATLAS-Versand als vereinfachtes Verfahren mittels Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments als Zollanmeldung („ETD“, Art. 233 Abs. 4 Buchst. e) UZK) oder
- als Regelversandverfahren im IT-Standard NCTS.

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Die Neuregelung darf für alle an NCTS beteiligten Staaten erst praktisch angewendet werden, wenn der letzte EU-Mitgliedstaat / Vertragsstaat des Versandübereinkommens seine nationale Versandanwendung auf den neuen IT-Standard NCTS Phase 5 umgestellt hat².

6. Ausgesetzte Eisenbahnwagen im Versandverfahren

Gelegentlich müssen aus technischen Gründen für einen Güterzug, bei dem mehrere Eisenbahnwagen zu einem einzigen Versandverfahren zusammengefasst wurden, ein oder mehrere Eisenbahnwagen abgekoppelt und ausgesetzt werden. Sie bleiben mit ihren Waren im Versandverfahren unterwegs vorerst zurück, während die übrigen Wagen mit ihren Waren im Versandverfahren den Transport wie geplant fortsetzen. Da ein laufendes Versandverfahren unterwegs nicht geteilt werden kann, sind zollrechtlich besondere Verfahrensweisen nötig.

a) Bisherige Regelung:

Die bisherigen Regeln für ausgesetzte Eisenbahnwagen, bei denen das Versandverfahren im IT-Standard NCTS Phase 4 eröffnet wurde, ergeben sich aus dem EU-Versandverfahrenshandbuch Ziffer VI.3.5.2.

Die EU-Kommission ist derzeit dabei, diese Regeln in Kooperation mit dem europäischen Eisenbahnverband CER zu überarbeiten.

b) Neuregelung:

Die EU-Kommission ist derzeit dabei, neue Regeln für ausgesetzte Eisenbahnwagen, bei denen das Versandverfahren im IT-Standard NCTS Phase 5 eröffnet wurde, in Kooperation mit dem europäischen Eisenbahnverband CER zu erarbeiten.

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Solange noch keine vollständigen Regeln für ausgesetzte Eisenbahnwagen vorliegen, bei denen das Versandverfahren im IT-Standard NCTS Phase 4 oder NCTS Phase 5 eröffnet wurde, entscheiden Zollstellen in Deutschland nach eigenem

pflichtgemäßen Ermessen darüber, wie die zollamtliche Überwachung im Fall ausgesetzter Eisenbahnwagen gesichert wird.

7. Verpflichtende Angabe der Warennummer im Versandverfahren

a) Bisherige Regelung:

Nach bisherigem Versandrecht ist die Angabe der Warennummer in der Versandanmeldung gemäß den Anhängen B UZK-DA und UZK-IA freiwillig.

b) Neuregelung:

Mit der Änderung des Versandrechts im Zusammenhang mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) wird die sechsstellige Warennummer (HS-Code) ein Pflichtfeld in der elektronischen Versandanmeldung mit den nachfolgenden Besonderheiten. Damit wird das Versandverfahren diesbezüglich anderen Zollverfahren angeglichen.

Zudem verbessert die verpflichtende Angabe der Warennummer die Möglichkeiten der elektronischen Risikoanalyse im Versandverfahren.

Folgende Besonderheiten sind zu beachten:

- Füllt der Wirtschaftsbeteiligte das Pflichtfeld „Warennummer“ nicht mindestens mit der sechsstelligen Warennummer aus, nimmt ATLAS-Versand die elektronische Versandanmeldung nicht entgegen (automatisierte Plausibilitätsprüfung im Hintergrund). Mehr als sechs Stellen können freiwillig angegeben werden.
- Bei der Verknüpfung eines Ausfuhrverfahrens mit einem Versandverfahren (Export followed by transit) ist in ATLAS Versand ab Release 9.1 (= IT-Standard NCTS Phase 5) die im Ausfuhrverfahren verpflichtende achtstellige Warennummer (KN-Code) auch in der nachfolgenden elektronischen Versandanmeldung anzugeben. Anderenfalls nimmt ATLAS-Versand die elektronische Versandanmeldung nicht entgegen (automatisierte Plausibilitätsprüfung im Hintergrund).
- Deutsche Warennummern des Kapitels 99 sind weder Bestandteil der Kombinierten Nomenklatur noch des Harmonisierten Systems.
Damit sind sie weder EU-weit noch international harmonisiert und können

deswegen bis auf weiteres in ATLAS-Versand ab Release 9.1 (= IT Standard NCTS Phase 5) als solche nicht angemeldet werden.

Solche nationalen Warennummern müssen in Versandanmeldungen mit ATLAS-Versand ab Release 9.1 (= IT Standard NCTS Phase 5) vom Anmelder durch international anerkannte Warennummern (= Codeliste C0152) ersetzt werden³.

Die Generalzolldirektion hat die EU-Kommission auf das Problem aufmerksam gemacht und um eine Lösung gebeten.

Beabsichtigen Wirtschaftsbeteiligte das Ausfuhrverfahren mit einer Anmeldung in ATLAS-Versand ab Release 9.1 (= IT Standard NCTS Phase 5) zu verknüpfen (Export followed by transit), sollten im Fall deutscher Warennummern des Kapitels 99 bereits in der Ausfuhranmeldung international anerkannte Warennummern (Codeliste C0152) und entsprechende Warenbeschreibungen gewählt werden. Diese werden dann im anschließenden Versandverfahren automatisiert akzeptiert.

- Das neue Pflichtfeld „Warennummer“ im Versandverfahren ist zusätzlich zur aussagekräftigen Warenbeschreibung anzugeben und ersetzt die aussagekräftige Warenbeschreibung nicht.
- Gemäß TIR-Übereinkommen ist die Angabe der Warennummer kein Pflichtfeld, gemäß Beschluss des TIR-Verwaltungsausschusses vom 31. Januar 2008 aber in Form des sechsstelligen HS-Codes empfohlen. Entsprechend ist für über NCTS abgewickelte TIR-Versandanmeldungen die Warennummer empfohlen, aber grundsätzlich kein Pflichtfeld.

Ausnahme:

Referenziert die TIR-Versandanmeldung in ATLAS Versand ab Release 9.1 (= IT Standard NCTS Phase 5) auf einen Ausfuhrvorgang, muss aus IT-technischen Gründen die aus dem Ausfuhrverfahren bekannte achtstellige Warennummer auch in der TIR-Versandanmeldungen angegeben werden. Die Generalzolldirektion hat die EU-Kommission auf das Problem aufmerksam gemacht und um eine Lösung gebeten.

³ Siehe auch ATLAS-Info 366/22 vom 22. September 2022

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Die Neuregelung wird für Wirtschaftsbeteiligte in Deutschland individuell unterschiedlich zu dem Zeitpunkt wirksam, an dem sie ihre Software auf ATLAS-Versand ab Release 9.1 (= IT-Standard NCTS Phase 5) umstellen.

8. Angabe „Transportmittel beim Abgang“

a) Bisherige Regelung:

Nach bisherigem Versandrecht sind Angaben zum „Transportmittel beim Abgang“ (Datenelement 19 05 000 000) grundsätzlich verpflichtend.

Ausnahme:

Postsendungen und Beförderung durch festinstallierte Transporteinrichtungen.

b) Neuregelung:

Mit der Änderung des Versandrechts im Zusammenhang mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) ist die Angabe der Daten zum Transportmittel beim Abgang im Zeitpunkt der Erfüllung der Versandförmlichkeiten weiter grundsätzlich verpflichtend, die Liste der Ausnahmefälle wird aber erweitert:

Die deutsche Zollverwaltung verzichtet auf die Angabe der Daten zum Transportmittel beim Abgang,

- Fall 1, unverändert⁴: bei Postsendungen und Beförderung in festinstallierten Transporteinrichtungen,
- Fall 2, neu⁵: wenn diese Daten aus logistischen Gründen zum Zeitpunkt der Überführung in das Versandverfahren nicht zur Verfügung stehen, stattdessen aber eine eindeutige Containerkennnummer (Datenelement 19 07 063 000) angemeldet wird,
- Fall 3, neu⁶: wenn diese Daten aus logistischen Gründen nicht angegeben werden können und der Inhaber des Versandverfahrens den AEO-C-Status hat und

⁴ Fußnote 34 zu Datenelement 19 05 000 000 im Anhang B UZK-DA

⁵ Fußnote 35 zu Datenelement 19 05 000 000 im Anhang B UZK-DA

⁶ Fußnote 36 zu Datenelement 19 05 000 000 im Anhang B UZK-DA

- Fall 4, neu⁷: wenn die sachdienlichen Angaben von den Zollbehörden über die Buchführung des Inhabers des Versandverfahrens ermittelt werden können.

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Diese Neuregelung findet in Deutschland mit Ablauf des 16. Juli 2023 (Ende des weichen Migrationszeitraums in Deutschland von NCTS Phase 4 zu NCTS Phase 5) Anwendung.

9. Neue Struktur der elektronischen Versandanmeldung im Annex B UZK-DA

a) Bisherige Regelung:

Für bisherige Versandanmeldungen im IT-Standard NCTS Phase 4 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand bis Release 9.0) sind die versandrechtliche Datenanforderungen in den Anhängen B UZK-DA und UZK-IA festgelegt.

b) Neuregelung:

Mit der Umstellung auf den IT-Standard NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) ist eine grundlegende Änderung des EU-Datenmodells verbunden, die eine Neugliederung der Ebenen der elektronischen Versandanmeldung nach sich zieht und auch versandrechtlich in den Anhängen B UZK-DA und UZK-IA sichtbar ist:

Hierarchie	Anzahl	Ebene deutschsprachig	Ebene englischsprachig	Code in Annex B UZK-DA/IA
Oberste Ebene	1 x	Anmeldungs-Ebene	Declaration header	D
Zweite Ebene	1 x	Sammelsendungs-Ebene	Master Consignment level	MC
Dritte Ebene	bis zu 99	Einzelsendungen innerhalb der Sammel-sendung	House Consignment level	HC

⁷ Fußnote 36 zu Datenelement 19 05 000 000 im Anhang B UZK-DA

Vierte Ebene	bis zu 999	Warenpositionen pro Einzelsendung	House consignment Goods level	Consignment Item	HI
--------------	------------	-----------------------------------	-------------------------------	------------------	----

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Die Neuregelung wird für Wirtschaftsbeteiligte in Deutschland individuell unterschiedlich zu dem Zeitpunkt wirksam, an dem sie ihre Software auf ATLAS-Versand ab Release 9.1 (= IT-Standard NCTS Phase 5) umstellen.

10. Neue Funktion „Ausgangszollstelle im Versandverfahren“

a) Bisherige Regelung:

Im bisherigen Versandrecht gibt es die Funktion „Ausgangszollstelle im Versandverfahren“ nicht.

b) Neuregelung:

Mit der Änderung des Versandrechts im Zusammenhang mit der Einführung des IT-Standards NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) erhalten Zollstellen an EU-Außengrenzen die zusätzliche Rolle „Ausgangszollstelle im Versandverfahren“.

Wirtschaftsbeteiligte müssen das neue Datenelement 17 06 000 000 „Ausgangszollstelle im Versandverfahren“ ausfüllen, wenn die beiden folgenden Bedingungen gleichermaßen erfüllt sind:

- i. Die Versandanmeldung wird mit der summarischen Ausgangsanmeldung kombiniert und
- ii. dem Versandverfahren geht kein Ausfuhrverfahren voran.

Anzugeben ist dann die Zollstelle, bei der die Ware den gemeinsamen Sicherheitsbereich voraussichtlich verlässt.

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Die Neuregelungen werden für Wirtschaftsbeteiligte in Deutschland individuell unterschiedlich zu dem Zeitpunkt wirksam, zu dem sie ihre Software auf ATLAS-Versand ab Release 9.1 (= IT-Standard NCTS Phase 5) umstellen.

11. Neue "Local Reference Number" (LRN)

a) Bisherige Regelung:

Im bisherigen Versandrecht gibt es die „Local Reference Number“ nicht.

Bisher werden in der deutschen Versandanwendung ATLAS-Versand vollständig oder teilweise erfasste und gespeicherte Versandanmeldungen unter einer vorläufigen sogenannten Arbeitsnummer registriert.

b) Neuregelung:

Mit der Umstellung auf den IT-Standard NCTS Phase 5 (in Deutschland umgesetzt in ATLAS-Versand ab Release 9.1) wird die bisherige Funktion der deutschen Arbeitsnummer in das europäische Versandrecht Anhang B UZK-DA als neues vom Teilnehmer übermitteltes Datenelement 12 09 000 000 Local Reference Number (LRN) übernommen und löst die bisherige deutsche Arbeitsnummer ab (Verfahrensanweisung ATLAS 3.1.1 Ziffer 4).

c) Zeitpunkt für die Anwendung der Neuregelung in Deutschland:

Die Neuregelungen werden für Wirtschaftsbeteiligte in Deutschland individuell unterschiedlich zu dem Zeitpunkt wirksam, zu dem sie ihre Software auf ATLAS-Versand ab Release 9.1 (= IT-Standard NCTS Phase 5) umstellen.