Foto: ddp images/dapd

Ausfuhranmeldung: Keine Ware darf auf Lkw verladen werden, bevor die Überlassung vom Zoll vorhanden ist.

Keine Last mit dem Zoll

Der Einsatz einer Software für Ausfuhranmeldungen vereinfacht die Abwicklung und Datenübermittlung.

TE Connectivity (TE), ehemals Tyco Electronics, ist ein global operierendes Unternehmen, das Produkte für Kunden aus praktisch allen Industrien entwickelt und produziert. Für die Versandabwicklung in Deutschland, Belgien, Tschechien, Frankreich, Ungarn, Italien, Spanien, England und der Schweiz setzt TE seit 2002 die Softwaresuite Assist4 des Stuttgarter Anbieters AEB ein. In Deutschland sowie in Belgien und in der Schweiz werden direkt aus der Software heraus die Daten für die Ausfuhranmeldungen erzeugt und an die Systeme der Zollverwaltung übermittelt.

Dabei werden in der Schweiz und in Belgien als Zwischenschritt die Daten an Software von SISA oder Descartes, den Partnerunternehmen von AEB, übertragen. Von dort gelangen sie an die nationalen Zollsysteme E-Dec und PLDA (siehe Kasten). In Tschechien, Frankreich, Ungarn, Italien, Spanien und England setzt man auf Dienstleister oder Broker, die die Ausfuhranmeldung über eigene Systeme an den Zoll melden.

Ziel des Konzerns ist es, nach und nach die Ausfuhrabwicklung selbst zu erledigen. Dazu soll Assist4 zunächst in Frankreich und Tschechien an die nationalen AES-Systeme via Partnersoftware angebunden werden. Insourcing statt Outsourcing ist die Devise. „Selbst wenn man die operative Abwicklung der Zollanmeldung auslagert, kann man die Verantwortung nicht abgeben“, sagt Uwe Immel, Teamleiter EMEA bei TE und Projektleiter für die internationale Zollabwicklung. „Man benötigt trotzdem die Mitarbeiter, um zu prüfen, ob die Broker die Anmeldungen regelgerecht abwickeln.“

Besonders umständlich war die Abwicklung in der Schweiz vor Anbindung der Software, erläutert Immel weiter: „Die benötigten Daten für die Ausfuhranmeldung wurden aus SAP ausgedruckt und manuell von TE-Mitarbeitern in eine Webapplikation des Spediteurs eingetragen. Der Spediteur hat die E-Dec-Meldung dann versendet. Insgesamt also ein aufwendiger Prozess, der zudem sehr viel teurer ist als die jetzige Abwicklung.“

Seit November 2010 wird am Standort Wohlen mit der Software gearbeitet. Im Schnitt werden 15 bis 20 Exporte am Tag abgewickelt. Die Software des Schweizer Anbieters SISA ist dabei weitgehend in Assist4 integriert. Die Ausfuhranmeldung wird zwar von der SISA-Software an das E-Dec-System der Eidgenössischen Zollverwaltung gemeldet. Der Exportsachbearbeiter erhält aber die Ausfuhrliste (vergleichbar mit dem ABD in Deutschland) direkt in Assist4. Er muss in keine andere Benutzeroberfläche wechseln.

Geringere Kosten. Der IT-Projektleiter ist davon überzeugt, dass es sich wirtschaftlich lohnt, die operative Zollabwicklung in Eigenregie zu übernehmen: „Wir haben die Kosten mal für die Schweiz überschlagen. Seitdem wir die elektronische Abwicklung selbst übernehmen, kostet uns eine Ausfuhr 4 EUR.“ Dabei mitberücksichtigt seien die Kosten für die Softwareimplementierung, der zeitliche Aufwand der Mitarbeiter sowie die Transaktionskosten. „Der Spediteur hatte demgegenüber etwa 25 bis 30 EUR für die Abwicklung einer Ausfuhr verlangt.“

Auch für England plant TE, die Ausfuhrabwicklung „inzusourcen“ und durch eigene Mitarbeiter erledigen zu lassen. Hier fallen pro Ausfuhranmeldung etwa 20 bis 30 EUR an. Etwas günstiger wird es, wenn man mit einem Core Carrier vertraglich günstigere Konditionen vereinbart hat. Dennoch lohnt sich Immel zufolge die Abwicklung mit Hilfe der eigenen Software.

Die Umstellung war für die Mitarbeiter problemlos. „Sie waren sogar froh, die lauten Drucker los zu sein, mit denen früher die Ausfuhrpapiere gedruckt wurden“, berichtet Immel. Zeitlich gesehen ergibt sich keine Verzögerung. Da TE die Bewilligung als Zugelassener Ausführer hat und somit automatisiert die Überlassung erhält, dauert es in der Regel zwischen 10 Sekunden und einer Minute, bis das ABD beziehungsweise die Ausfuhrliste (Schweiz) eintrifft.

Arbeitsweise umstellen. Trotz der einfacheren Handhabung und schnellen Abwicklung erforderte die Umstellung auf die elektronische Kommunikation auch eine Umstellung des Denkens der Mitarbeiter. Sie mussten beispielsweise lernen, dass keine Ware mehr auf einen Lkw verladen werden darf, bevor nicht die Überlassung vom Zoll da ist. Uwe Immel: „Die Mitarbeiter mussten ihre gewohnte Arbeitsweise umstellen und lernen, dass es ein absolutes Muss ist, auf die Ausfuhrliste beziehungsweise das ABD zu warten. Gerade in den ersten zwei Wochen, nachdem ein Standort umgestellt hatte, haben die Zollbeamten vor Ort verstärkt geprüft, ob die vorschriftsmäßigen Abläufe auch eingehalten werden.“

Auch softwareseitig wird dieser Prozess unterstützt. An allen europäischen Standorten stellt eine Verladekontrolle in Assist4 sicher, dass Ware erst dann verladen wird, wenn auch die Überlassung des Zolls da ist.

„Die Schweizer Abwicklung ist im Unterschied zu den anderen nationalen EU-Verfahren einfach“, schildert Immel. Die Behörden dort verlangen keine Anlagen. Es wird rein die Übertragung der Standardinformationen verlangt, wie sie auch früher auf dem Einheitspapier zu melden waren. Auch verpflichtet sich der Schweizer Zoll, den Ausfuhrnachweis – also die „eVV“, elektronische Veranlagungsverfügung – zu senden. Diese wird für die Rückerstattung der Mehrwertsteuer benötigt. „In der Schweiz hat man keinen Aufwand damit, den Ausgangsvermerk zu erhalten, und muss nicht nachforschen, wie das manchmal in den anderen Ländern der Fall ist“, erzählt Immel.

In Belgien gestaltete sich der Übergang ins elektronische Zeitalter nicht ganz so reibungslos. Gerade in der Anfangszeit kam es vor, dass man ein- bis zweimal die Woche gezwungen war, das Notfallverfahren anzuwenden, weil das System des belgischen Zolls nicht verfügbar war. Das bedeutet, „man bekommt eine Ticketnummer und muss das Dokument ausdrucken. Einen Durchschlag bekommt der Lkw-Fahrer mit, eine Kopie wird nachträglich per Post an die Zollverwaltung geschickt“, erläutert der Projektleiter.

Hätte Uwe Immel einen Wunsch frei, würde er sich ein einziges Verfahren wünschen, mit dem TE die gesamte europäische Zollabwicklung erledigen könnte. Am liebsten wäre es ihm, wenn er das deutsche Atlas-System nutzen könnte, um für alle europäischen Standorte die Importe und Exporte zu melden. Doch das ist für das Unternehmen momentan noch Zukunftsmusik.

Hoher Aufwand. Zwar gibt es die Möglichkeit, eine „Einzige Bewilligung“ zu beantragen, welche die zentrale Zollabwicklung vom Standort der Hauptbuchhaltung aus ermöglicht. Diese sei aber sehr schwer zu bekommen. Nur einige Hundert Unternehmen in Deutschland sind derzeit im Besitz einer solchen Einzigen Bewilligung. Die deutschen Zollbehörden haben 165 Einzige Bewilligungen erteilt und sind derzeit an knapp über 200 Bewilligungen als beteiligter Mitgliedstaat involviert (Stand: September 2011).

„Viele Unternehmen scheuen sich davor, eine Einzige Bewilligung zu beantragen, weil der organisatorische Aufwand recht hoch ist“, glaubt Dr. Thomas Hartinger, Zollexperte bei AEB. „Das Unternehmen muss sich umorganisieren, um eine zentrale Zollabwicklung überhaupt zu ermöglichen“, erläutert er weiter. Daher sollte man genau abwägen, ob die Zollabwicklung von einer zentralen Stelle aus tatsächlich die gewünschten Vorteile bringt, rät Hartinger. DVZ 20.3.2012 *(rok)*

HINTERGRUND

TE Connectivity (TE)

Der Hersteller produziert für Unternehmen der Unterhaltungselektronik, Energie- und Medizintechnik, Automobilindustrie, Luft- und Raumfahrt. TE hat rund 500 000 Produkte im Portfolio. In Deutschland gibt es Standorte in Wört, Dinkelsbühl, Speyer, Falkenberg (Brandenburg) und Ottobrunn bei München. Den Werken ist jeweils ein eigenes Versandlager angeschlossen, ein zusätzliches externes Lager befindet sich in Rodgau bei Frankfurt. Das Sendungsvolumen betrug 2010 rund 621 000. 147 000 Sendungen wurden in Atlas Ausfuhr gemeldet; somit beträgt der Exportanteil knapp ein Viertel des Sendungsaufkommens.

HINTERGRUND

Elektronischer Zoll

Seit Juli 2009 ist die elektronische Ausfuhrabwicklung Pflicht. Alle Unternehmen in den EU-Mitgliedstaaten müssen seitdem ihre Ausfuhren elektronisch anmelden. Doch jedes Land benutzt sein eigenes nationales Übermittlungssystem – Deutschland Atlas, Frankreich Delta, Großbritannien NES, Belgien PLDA, Österreich E-Zoll.at. Auch die Eidgenössische Zollverwaltung in der Schweiz hat, neben der mit dem schweizerischen NCTS verbundenen Ausfuhrdeklaration und der Ausfuhrabmeldung, als vereinfachtes Ausfuhrverfahren das elektronische System E-Dec Export eingeführt.

Neu. Das Sicherheitspaket für Logistik-Profis:

esa Logistics Package.

Das **esa** Sicherheitspaket ist so umfangreich wie die Herausforderungen in der Logistikbranche:

- **esa** Speditions-Verkehrshaftungspolice
- **esa** Speditions-Transport-Generalpolice
- **esa** Speditions-Umschlagspolice
- **Allianz** Logistik-Haftpflichtpolice

Maßgeschneiderter Versicherungsschutz, konzipiert von Versicherungsexperten für Logistikexperten. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Versicherungsfachmann oder im Internet unter:
www.esa-allianz.de

esa cargo & logistics

Ein Unternehmen der **Allianz**

esa

Während unsere Konkurrenz mit ihren Kunden noch über Kosten spricht, sprechen wir mit unseren Kunden schon über den nächsten Auftrag.

Als innovatives Logistikunternehmen verbindet FMS die Flexibilität und Kundennähe eines mittelständischen Unternehmens mit den Kostenvorteilen eines Global Players.

FMS - mit Hauptsitz in Hamburg - ist ein internationales Transport- und Logistikunternehmen.
Wir bieten für jede Ware und jeden Auftrag die perfekte Lösung. Durch unser großes Transportvolumen unterhalten wir exzellente Verbindungen zu Reedereien und Handelspartnern in der ganzen Welt. Die Kostenvorteile aus diesen Beziehungen geben wir gerne an Sie weiter. Unsere 500 Mitarbeiter sind auf Standorte in der ganzen Welt verteilt. Ein persönlicher Ansprechpartner steht Ihnen rund um die Uhr beratend zur Seite. Und er wird dabei immer den höchsten hanseatischen Qualitätsstandard erfüllen: den Handschlag.

FMS
www.fms-logistics.com
SOLUTIONS FOR A MOVING PLANET