

Vorwort

Fragen der Lagerung und Verwahrung sowie des (vereinfachten) Versands gewinnen wieder verstärkt an Bedeutung, weil Lieferketten aufrechterhalten werden müssen. Wesentliche Schlaglichter auf europäischer Ebene sind der Brexit, die Neuregelungen für Konsignationslager aufgrund der „Quick Fixes“ (seit 1.1.2020) oder die Abschaffung der EUSt-Befreiung für Waren mit einem Gesamtwert von bis zu EUR 22 und die Einführung eines Import-One-Stop-Shops (IOSS) ab 1.1.2021. Auch die COVID-19 Krise verdeutlichte die Abhängigkeit von (asiatischen) Lieferketten, wenn die Logistik nicht auch Lagerstätten umfasst.

Weltpolitisch bedeutsam sind aus europäischer Sicht die Herausforderungen, die mit der neuen chinesischen Seidenstraßeninitiative einhergehen. Asien und Europa sollen miteinander durch einen Wirtschaftsgürtel verbunden werden. Begünstigt wird dieses Vorhaben dadurch, dass China 2001 der WTO beigetreten ist.¹ Die Beseitigung von Handelshemmnissen am Beginn der Straße erfolgt durch verschiedene Freihandelsabkommen, die der Verband Südostasiatischer Nationen (ASEAN) mit China abgeschlossen hat.² Der Weg nach Europa führt auch durch die als Zollunion ausgestaltete Eurasische Wirtschaftsunion (EAWU), bevor der zu erwartende Warenstrom in die EU mündet. Der Transit ist sohin von China bis in die Union maßgeblich durch Freihandelsabkommen beeinflusst und juristisch eine rasche Durchfuhr möglich. Aus diesem Grund soll der Hafen Triest zoll- und steuerrechtlich nach Kärnten verlagert werden; ein Symbol für die Veränderungen, die uns bevorstehen.

Die WCO hat in jüngerer Zeit eine wissenschaftliche Studie zu Freizonen veröffentlicht.³ Österreich, Belgien, Ungarn, Slowakei und Schweden sehen keine Freizonen vor,⁴ eine Reihe anderer Mitgliedstaaten hingegen schon. Vielleicht sollte zukünftig auch in der Union über größere zoll- und umsatzsteuerliche Sonderwirtschaftszonen nachgedacht werden. Nach heutigem Stand rechnet das BMF jedenfalls mit einer massiven Zunahme der Einfuhren aufgrund von Kleinsendungen in den nächsten Jahren, von 4 auf mindestens 10 Millionen Abfertigungen pro Jahr im gewerblichen Güterverkehr.

1 Vgl. WTO, China and the WTO, abrufbar unter https://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/china_e.htm (zuletzt abgerufen am 20.8.2020).

2 Vgl. dazu die einzelnen Abkommen unter https://asean.org/?static_post=asean-china-free-trade-area-2 (zuletzt abgerufen am 20.8.2020).

3 Omi, 'Extraterritoriality' of Free Zones: The Necessity for Enhanced Customs Involvement, abrufbar unter <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2019/september/wco-releases-research-paper-on-free-zones.aspx> (zuletzt abgerufen am 20.8.2020).

4 Vgl. EU-Kommission, Freizonen (2020), abrufbar unter http://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/procedural_aspects/imports/free_zones/list_freezones.pdf (zuletzt abgerufen am 20.8.2020).

Vor diesem Hintergrund überrascht es kaum, dass auch die Digitalisierung des Zollrechts immer weiter voranschreitet. Exemplarisch genannt sei das „Portal Zoll“⁵, über das seit dem 4.9.2019 bestimmte zollrechtliche Bewilligungen (zB CW1 – Bewilligung in Bezug auf den Betrieb von Lagerstätten zur Zolllagerung von Waren – Typ I) und Entscheidungen elektronisch zu beantragen sind.

Die Autorinnen und Autoren des vorliegenden Bandes sind Wissenschaftler und Vertreter der Steuerberatungspraxis, denen wir für ihr Engagement und die Mühe bei der Erstellung der Manuskripte sehr herzlich danken. Besonderer Dank gilt auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Linde Verlags für die wie immer professionelle und rasche Abwicklung der Drucklegung.

Linz, August 2020

*Walter Summersberger
Thomas Bieber*

5 *BMF*, <https://www.bmf.gv.at/themen/zoll/uzk-it-anwendungen/portal-zoll.html> (zuletzt abgerufen am 20.8.2020).