

# HM Revenue & Customs

- **Sicherheitsanforderungen für Importe nach Großbritannien**
- **Sicherheitsanforderungen für Importe nach Nordirland**
- **Sicherheitsanforderungen für Exporte aus Großbritannien**

## **V3.0**

GB Direktorat für Anmeldungen

## Inhalt

<b>Abschnitt eins – Hintergrund und Gesetzgebung</b>	<b>3</b>
Die Gesetzgebung	3
<b>Abschnitt zwei: Importe nach Großbritannien und Nordirland</b>	<b>4</b>
Verantwortlichkeit	4
Richtigkeit und Vollständigkeit	5
Wer kann die ENS einreichen?	5
Wann erfolgt die Abgabe?	5
Welchen Dienst benutze ich, und wie erhalte ich Zugang dazu? Einfuhren nach GB	7
Was Sie brauchen, bevor sie ENS in das S&S GB übermitteln können	7
Eine Änderung melden – S&S GB	8
Ankunft und Umleitungen – S&S GB	9
Welche Angaben sind erforderlich? – S&S GB	9
Angaben, die von anderen Beteiligten innerhalb der Supply Chain vorgehalten werden – S&S GB	10
Welchen Dienst benutze ich, und wie erhalte ich Zugang dazu? – Einfuhren nach NI	10
Was Sie brauchen, bevor sie ENS in das ICS NI übermitteln können	11
Eine Änderung melden – ICS NI	12
Ankunft und Umleitungen – ICS NI	12
Welche Angaben sind erforderlich? – ICS NI	13
Angaben, die von anderen Beteiligten innerhalb der Supply Chain vorgehalten werden – ICS NI	13
Was geschieht nach der Übermittlung? – S&S GB und ICS NI	14
Unbeabsichtigte doppelte Übermittlung – S&S GB und ICS NI	15
<b>Abschnitt drei: Ausfuhren aus Großbritannien</b>	<b>15</b>
Wann eine summarische Ausgangsanmeldung (EXS) erforderlich wird	15
Wer ist verantwortlich für EXS und wer kann sie einreichen?	16
Welchen Dienst der HMRC benutze ich, und wie erhalte ich Zugang dazu?	17
Wann erfolgt die Abgabe der EXS?	18
Welcher EXS-Prozess ist zu befolgen?	18

**Anm. d. Übersetzers:**

**Die Anhänge 1 – 4 (Appendixes 1 to 4) des englischsprachigen Originaldokuments werden wegen ihres Umfangs nicht übersetzt. Bitte konsultieren Sie hierfür das englischsprachige Original.**

## Abschnitt eins – Hintergrund und Gesetzgebung

Das VK verließ die Europäische Union (EU) am 31. Januar 2020 und der Übergangszeitraum endete am 31. Dezember 2020, - das bedeutet: Großbritannien (GB) ist nicht mehr Teil einer gemeinsamen Sicherheitszone mit der EU.

Die Regierung erkennt die Auswirkungen von COVID-19 auf Unternehmen an und führt die Grenzkontrollen nach dem Ende des Übergangszeitraums schrittweise ein. Einige Kontrollen sind bereits seit dem 1. Januar 2021 anwendbar, vollständige Kontrollen waren ab dem 1. Juli 2021 geplant. Die Regierung hat jedoch die Auswirkungen von COVID-19 auf die britischen Unternehmen im Auge gehabt und entschied daher, dass einige der Kontrollen nunmehr erst ab Oktober 2021 Anwendung finden werden, während die vollständige Kontrolle für alle Waren erst ab 1. Januar 2022 Anwendung finden wird.

Ab dem 1. Januar 2022 werden Summarische Eingangsanmeldungen (S&S-Anmeldungen) für Waren fällig, die aus der EU oder anderen diese Meldungen bislang nicht erforderlich machenden Territorien eingeführt werden. Damit wird das bereits existierende Verfahren ausgeweitet, das bereits heute für den Handel von GB mit dem Rest der Welt (RoW) in Kraft ist.

S&S-Erfordernisse für Waren, die aus GB nach Nordirland (NI) verbracht werden, sind bereits seit 1. Januar 2021 in Kraft und werden im Abschnitt NI behandelt.

S&S-Anmeldungen bleiben auch weiterhin erforderlich für Waren, die aus / nach RoW-Staaten nach oder aus dem VK verbracht werden.

Das VK engagiert sich für die Einhaltung der Prinzipien der WCO SAFE Frameworks der Weltzollorganisation (WCO).

Alle Bezüge auf GB in diesem Dokument schließen die drei Territorien vor der Küste GBs ein, die Kronkolonien sind. Diese sind die Isle of Man, der Bailiwick Jersey und der Bailiwick Guernsey (inkl. Alderney und Sark).

### Die Gesetzgebung

Die Anforderungen für S&S-Anmeldungen werden untermauert von den folgenden gesetzlichen Vorschriften:

[VERORDNUNG \(EU\) Nr. 952/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)

[DELEGIERTE VERORDNUNG \(EU\) 2015/2446 DER KOMMISSION](#)

[DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2015/2447 DER KOMMISSION](#)

[DELEGIERTE VERORDNUNG \(EU\) 2016/341 DER KOMMISSION](#)

Die S&S-Verordnungen ordnen Information vor Ankunft für alle Sendungen an, die GB erreichen, mit der Ausnahme der meisten Sendungen, die GB von NI aus erreichen. Die Regierung erlässt Gesetze, um den Unternehmen in NI ungehinderten Zugang zum gesamten Binnenmarkt des VK zu garantieren.

## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

Für S&S bedeutet das:

- Keine Summarische Eingangsanmeldung (ENS), wenn Waren aus NI in den Rest des VK verbracht werden.
- Kein Erfordernis einer Summarischen Ausgangsanmeldung (EXS) für Waren, die Nordirland in Richtung Rest des VK verlassen

Die einzigen Ausnahmen von diesen Arrangements werden Waren sein, die unter die sehr begrenzte Anzahl von Verfahren fallen, wo das VK und die EU speziellen bindenden internationalen Verpflichtungen unterliegen - etwa Verpflichtungen hinsichtlich des Handels mit gefährdeten Arten – und Fälle, in denen Wirtschaftsbeteiligte spezielle Verfahren wie Abgabenaussetzung nutzen wollen, wo wir weiterhin Erleichterungen anbieten werden.

Diese Arrangements decken nicht Waren ab, die von Irland nach Großbritannien oder vom Rest der Welt nach Großbritannien verbracht werden.

Alle übermittelten Informationen werden einem Risiko-Assessment unterzogen, das es dem VK erlaubt, seine Grenzen effektiv zu sichern.

## **Abschnitt zwei: Importe nach Großbritannien und Nordirland**

S&S-Daten für Einfuhren werden mittels Platzierung einer Summarischen Eingangsmeldung (ENS) eingereicht.

### **Verantwortlichkeit**

Das gesetzliche Erfordernis zur Einreichung einer Summarischen Eingangsmeldung (ENS) liegt beim Betreiber des aktiven Transportmittels (d.h. des Schiffs, Flugzeugs, Zugs oder Straßenfahrzeugs), auf oder in dem die Waren in das Zollgebiet (z.B. GB oder NI) verbracht werden. Wir werden diese Partei als Frachtführer bezeichnen.

- Auf der **Schiene** bedeutet dies: Das Bahnfrachtunternehmen, das berechtigt ist, die Traktion des Zugs durch den Kanaltunnel nach GB durchzuführen.
- Für **See- und Luftbeförderungen** liegt das gesetzliche Erfordernis bei der Partei, die die Bill of Lading oder eine Air Waybill für den Transport der Waren nach GB oder NI kontrahiert und herausgegeben hat. Auf See bedeutet das: Die Reederei ist zuständig, in der Luft: die Fluggesellschaft.
- Im Fall von **RoRo**-Transporten ist das Straßentransportunternehmen verantwortlich für die Einreichung der Anmeldung, wenn es sich um begleitete Verkehre handelt; bei unbegleiteten Verkehren ist der Fährbetreiber zuständig.

Im Fall des „kombinierte Verkehrs“ (z.B. ein Lkw auf einer Fähre) liegt die Pflicht zum Einreichen der ENS bei dem Betreiber des aktiven Transportmittels bei Ankunft im VK. Wenn ein Lkw z.B. auf einer Fähre befördert wird und bei Ankunft im VK von dieser Fähre herunterfährt, dann liegt die Pflicht beim Lkw-Unternehmer.

Wenn eine Fähre einen unbegleiteten Anhänger oder Container befördert, dann ist die Fähre das aktive Transportmittel, selbst dann, wenn der Anhänger oder Container bei Ankunft am Bestimmungsort an einen Lkw angekoppelt werden sollte.

## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

### **Richtigkeit und Vollständigkeit**

Zollbehörden und Wirtschaftsbeteiligte müssen in der Lage sein, die Person(en) zu identifizieren, die für die Einhaltung dieses Erfordernisses verantwortlich ist.

Der Anmelder (die Person, die die Anmeldung einreicht) ist verpflichtet, die Information zu übermitteln, die ihm zum Zeitpunkt des Einreichens der ENS bekannt ist. Der Anmelder ist daher berechtigt, die ENS auf der Grundlage von Angaben der Handels- oder Vertragspartner zu erstellen.

Alle Datenelemente, die in Appendix 1 für S&S GB und in Appendix 2 für ICS NI vorgeschrieben sind, müssen in der ENS enthalten sein. Wenn der Anmelder später erfährt, dass eine oder mehrere Angaben in der ENS fehlerhaft deklariert wurden, kommen die Vorschriften über Ergänzungen/Änderungen zur Anwendung.

Die Regierung wird mit Frachtführern, Straßentransportunternehmen und Gewerbetreibenden zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass sie ihre Verantwortlichkeiten bei der Einhaltung der S&S-Anforderungen vollumfänglich verstehen. Wir werden versuchen, diejenigen, die echte Fehler machen, dabei zu unterstützen, es richtig zu machen, z. B. durch Ausbildung und Intervention. Durchsetzungsmaßnahmen im Fall von Zuwiderhandlungen erfolgen auf Faktenbasis und in angemessener Form. Das kann Verzögerungen an der Grenze zwecks weiterer Risikoanalysen sowie Geldbußen einschließen.

### **Wer kann die ENS einreichen?**

Auch eine andere Person als der Frachtführer kann die ENS einreichen. Der Frachtführer bleibt jedoch dafür verantwortlich, dass sie innerhalb der gesetzlichen Zeitvorgaben eingereicht wird, und zwar nur von einem Vertreter oder Dritten mit Wissen und Zustimmung des Frachtführers.

Vereinbarungen über das Einreichen einer ENS durch außenstehende Dritte (Drittanmelder) können auf der Basis von Geschäftsbedingungen erfolgen und können Anpassungen einer bestehenden oder die Erstellung einer neuen vertraglichen Vereinbarung zwischen dem Drittanmelder und dem Frachtführer beinhalten, wonach der außenstehende Dritte die ENS anstelle des Frachtführers einreicht.

Wie die Zustimmung des Frachtführers zu der von einem Drittanmelder erstellten ENS belegt wird und unter welchen Geschäftsbedingungen, ist Gegenstand der vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Geschäftspartnern. Z.B. – der Zeitpunkt für die Einreichung der ENS, die betroffenen Sendungen und die Dauer der Vereinbarung über das Einreichen.

Bis zum Beweis des Gegenteils dürfen die Zollbehörden annehmen, dass der Frachtführer seine Zustimmung unter vertraglichen Bedingungen erteilt hat und dass die Einreichung der ENS durch einen Drittanmelder mit Wissen und Zustimmung des Frachtführers erfolgte.

Wenn die Verantwortung an einen Drittanmelder abgegeben wird, bleibt der Frachtführer dennoch für die Abgabe der ENS haftbar. Die Verantwortung für die Richtigkeit der gemachten Angaben liegt dagegen bei der Person, die diese Angaben macht – vorliegend also dem Drittanmelder.

### **Wann erfolgt die Abgabe?**

Die Gesetzgebung erfordert, dass eine elektronische ENS vor Ankunft in GB oder NI abgegeben werden muss, im Fall von Containerfracht im Seeverkehr vor Beladung des Schiffs, das die Waren nach GB oder NI befördern wird.

Die Zeitvorgaben für die Einreichung einer ENS nach GB oder NI finden Sie in der untenstehenden Tabelle:

## Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL

Tabelle 1	
Transportmodus	Frist
<b>Containerfracht im Seeverkehr</b> (sofern <b>kein</b> Kurzstreckenseeverkehr)	Spätestens 24 Stunden vor dem Verladen im Abgangshafen auf das Schiff, das die Waren nach GB oder NI bringen wird
<b>Massen- und Stückgut im Seeverkehr</b> (sofern <b>kein</b> Kurzstreckenseeverkehr)	Spätestens vier Stunden vor Ankunft an der ersten Eingangszollstelle in GB oder NI
<b>Kurzstreckenseeverkehr *:</b>	Spätestens zwei Stunden vor Ankunft an der ersten Eingangszollstelle in GB oder NI
<b>Kurzstreckenflug</b> (Flug mit einer Dauer von weniger als vier Stunden)	Spätestens zur tatsächlichen Abflugzeit des Flugzeugs
<b>Langstreckenflug</b> (Flug mit einer Dauer von vier Stunden oder mehr)	Spätestens vier Stunden vor Ankunft an der ersten Eingangszollstelle in GB oder NI
<b>Eisenbahnverkehr</b>	Spätestens zwei Stunden vor der Ankunft bei der Eingangszollstelle in GB oder NI <u>(oder spätestens eine Stunde, wenn die Reisedauer weniger als zwei Stunden beträgt). Für Eisenbahnverkehr ist Dollands Moor die britische Eingangszollstelle.</u>
<b>RoRo, begleitet</b>  Gelistete RoRo-Häfen: <a href="https://www.gov.uk/guidance/list-of-roll-on-roll-off-ports">https://www.gov.uk/guidance/list-of-roll-on-roll-off-ports</a>	In diesem Fall muss die ENS spätestens zwei Stunden vor der geplanten Ankunft in GB oder NI eingereicht werden. (Für den Kanaltunnel muss die ENS wegen gemeinsamer Kontrollen bereits spätestens eine Stunde vor der Ankunft am EU-Terminal des Eurotunnels eingereicht werden.), und zwar vom <ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßentransportunternehmer, wenn es sich um begleitete Waren handelt</li> </ul>
<b>RoRo, unbegleitet</b>  Gelistete RoRo-Häfen: <a href="https://www.gov.uk/guidance/list-of-roll-on-roll-off-ports">https://www.gov.uk/guidance/list-of-roll-on-roll-off-ports</a>	In diesem Fall muss die ENS spätestens zwei Stunden vor der geplanten Ankunft in GB oder NI eingereicht werden, und zwar vom <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fährbetreiber, wenn es sich um unbegleitete Waren handelt</li> </ul>

\*Kurzstreckenseeverkehre nach Großbritannien sind Reisen ab

- dem Ärmelkanal bzw. der europäischen Atlantikküste von dem Punkt, an dem sie auf den Ärmelkanal trifft, bis einschließlich dem Hafen von Algeciras
- Norwegen
- Irland
- den Färöer-Inseln
- Island
- Ost- und Nordseehäfen

\* Kurzstreckenseeverkehre nach Irland sind Reisen ab

- Großbritannien und den Kanalinseln
- Grönland
- den Färöer-Inseln
- Island
- Häfen an der Ostsee, der Nordsee, dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer
- alle marokkanischen Häfen

## Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL

### Wenn Sie den Goods Vehicle Movement Service nutzen

Die Summarische Eingangsanmeldung muss eingereicht werden

- zum Mindestzeiterfordernis gemäß obiger Tabelle
- **und** bevor der Check-In schließt,

d.h. der jeweils frühere der beiden Zeitpunkte muss beachtet werden.

Dies dient dazu sicherzustellen, dass die Movement Reference Number (MRN) der Summarischen Eingangsanmeldung in der Goods Movement Reference (GMR) des GVMS gespeichert wird, die dann vom Frachtführer durch den Check-In validiert wird.

[Hier finden Sie mehr Informationen über den Goods Vehicle Movement Service!](#)

### Welchen Dienst benutze ich, und wie erhalte ich Zugang dazu? – Einfuhren nach Großbritannien

S&S-Daten werden durch Einreichen einer ENS-Anmeldung hinterlegt.

Für alle Waren, die nach GB von der EU oder Ländern im „Rest der Welt“ (RoW) eingeführt werden, wird die ENS in den **S&S GB**-Dienst eingereicht.

Dies betrifft alle Importe mittels folgender Transportmodi: Seeverkehr, Luftverkehr, RoRo (begleitet und unbegleitet) und Bahn.

Für Transporte von Waren aus RoW-Ländern nach GB über einen EU-Hafen müssen die Frachtführer gegenwärtig eine ENS in das Importkontrollsystem (ICS) des jeweiligen EU-Mitgliedsstaats einreichen. Dann wird eine gesonderte ENS für den Warentransport vom EU-Mitgliedsstaat nach GB erforderlich, dieses Erfordernis wurde allerdings bis zum 31. Dezember 2021 zeitweise ausgesetzt.

Ab dem 1. Januar 2022 müssen Frachtführer für den Transport von Waren vom EU-Mitgliedsstaat nach GB eine gesonderte ENS in S&S GB abgeben, und zwar innerhalb der in Tabelle 1 oben genannten Fristen.

S&S GB hat keine Benutzeroberfläche und die Daten müssen daher mittels kompatibler Software eingegeben werden.

Dies kann geschehen durch

1. Nutzung der Dienste eines Community System Providers (CSP) oder
2. durch den Erwerb kompatibler Software, die bei Softwareanbietern erhältlich ist.

### Was Sie brauchen, bevor sie ENS in das S&S GB übermitteln können

#### Zugang zum System

Wie bereits im Abschnitt oben erklärt, benötigen Sie Zugang zum System **S&S GB**. Sie müssen sich [anmelden und einschreiben](#), um den **S&S GB**-Dienst nutzen zu können, und um dies tun zu können, benötigen Sie zuvor eine Government Gateway User ID samt Passwort.

Mehr Informationen über [Community Service Providers \(CSPs\)](#) und [Softwareanbieter](#) finden Sie auf gov.uk, und Sie haben die Wahl, die Option auszuwählen, die am besten zu Ihrem Unternehmen passt. Wir geben Ihnen im Bedarfsfall gern weitere Informationen und Unterstützung.

## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

Die ENS wird als XML-Nachricht übermittelt, und alle technischen Informationen für außenstehende Softwareentwickler und CSPs, einschließlich der Spezifikation der API-Schnittstelle (Application Platform Interface), den Nachrichtentypen und Protokollen zur Authentifizierung, sind über den HMRC Developer Hub verfügbar.

Eine Testumgebung steht zur Verfügung, damit CSPs und Softwareanbieter ausprobieren können, ob ihre Software mit dem **S&S GB**-Dienst zusammenarbeitet.

Wenn Sie weitere Details oder technische Spezifikationen benötigen, kontaktieren Sie bitte [SDSTeam@hmtc.gov.uk](mailto:SDSTeam@hmtc.gov.uk).

### **Ihr Government Gateway-Konto**

Wenn Sie Ihre ENS-Anmeldungen selbst einreichen wollen und sich die entsprechende Software besorgen, müssen Sie sich auch für den Erhalt einer Government Gateway User ID samt Passwort registrieren. Möglicherweise haben Sie ein solches Konto schon für andere Interaktionen mit HM Government. Wenn das der Fall ist, können Sie dieses Konto weiter benutzen und sich dann damit für den Zugang zu **S&S GB** anmelden und einschreiben, wie oben erwähnt.

### **Ihre GB-EORI-Nummer**

Wenn Sie Waren nach Großbritannien bringen, benötigen Sie eine Economic Operator Registration Identification (EORI)-Nummer, die mit GB anfängt, damit Sie die ENS-Anmeldung im S&S-Dienst vornehmen können.

Der S&S GB-Dienst teilt keine Daten oder Informationen mit den sicherheitssummarischen Diensten anderer Länder, daher muss die Person, die die ENS einreicht, - entweder der Frachtführer oder ein von ihm ernannter Vertreter – eine EORI-Nummer haben, die mit GB beginnt.

Mehr Informationen über EORI-Nummern finden Sie auf [gov.uk](http://gov.uk).

### **Eine Änderung melden – S&S GB**

Gemäß den gesetzlichen Anforderungen muss die ENS vollständig und richtig sein. Es gibt eine Reihe von Prinzipien dafür, was an einer ENS geändert werden kann und wann diese Änderung stattfinden kann. Aus rechtlichem Blickwinkel gibt es dafür keine Beschränkungen im Zollkodex oder seinen Durchführungsverordnungen. Die Angaben zu

- der Person, die die ENS einreicht, und
- dem Vertreter

sollten **nicht** geändert werden.

Die Zollstelle der ersten Einreise (Office of First Entry OoFE) darf nur geändert werden, wenn sich auch die neue OoFE in Großbritannien befindet. Wenn die neue OoFE sich nicht in Großbritannien befindet, folgen Sie bitte den Anweisungen im Abschnitt „Ankunft und Umleitungen – S&S GB“.

Änderungen können nur bis zu dem Moment vorgenommen werden, wo die Waren in Großbritannien ankommen. Die Zeitlimits für die Abgabe der ENS beginnen nach einer Änderung nicht neu zu laufen; unter rechtlicher Betrachtungsweise startet die Frist mit der ursprünglichen Anmeldung.

Es gibt keine Stornierungsnachricht für **S&S GB**. Einmal eingereicht, kann eine ENS geändert, aber nicht storniert werden. Eine Änderung enthält alle Daten der ursprünglichen ENS zuzüglich der vorgenommenen Änderungen und überschreibt den ersten Eintrag. Wenn Waren schlussendlich doch nicht verladen werden, ist es nicht notwendig, den S&S GB-Dienst zu informieren.



## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

Bei RoRo- und Straßen-Beförderungen wird anerkannt, dass es immer wieder zu ausgedehnten Störungen durch Wetter kommen kann, oder Arbeitskämpfe stören Bahn-/Fährdienste, und dass dies wegen des Umfangs und der Kosten für Änderungen der ENS-Anmeldungen zu unangemessenen Belastungen der Straßen-transportindustrie führen könnte. Wenn eine Routenführung daher von Stornierungen oder Verzögerungen von mehr als zwei Stunden über die normalen geplanten Ankunftszeiten betroffen ist, wird eine Änderung nicht erforderlich, solange folgende Kriterien erfüllt sind:

- Das Fahrzeug reist auf derselben Routenführung wie in der ENS-Anmeldung hinterlegt
- Das Fahrzeug reist mit demselben Carrier wie ursprünglich hinterlegt
- Das Fahrzeug reist nach dem ursprünglich angemeldeten Verschiffungs-/geplanten Abfahrtszeitpunkt
- Das Fahrzeug reist von dem angemeldeten Abgangshafen nicht später als 12 Stunden nach dem ursprünglich angemeldeten Verschiffungs-/geplanten Abfahrtszeitpunkt.

## **Ankunft und Umleitungen – S&S GB**

### **Ankunft**

Es ist nicht erforderlich, eine ‚Ankunftsanzeige‘ für nach Großbritannien eingeführte Waren einzureichen.

### **Umleitungen**

Umleitungen nach Großbritannien von Waren, die zuvor noch nicht für Großbritannien im S&S GB gemeldet wurden, erfordern eine ENS für diese Ladung. Die ENS-Anmeldung sollte eingereicht werden, sobald die Entscheidung über die Umleitung erfolgt ist, spätestens jedoch 2 Stunden vor Ankunft.

Wo bereits ENS-Anmeldungen in S&S GB eingereicht wurden, werden Änderungen nötig, wenn die Umleitung zu einer maßgeblichen Änderung bei Informationen wie etwa dem Ankunftshafen oder dem Ankunftsdatum führen.

Änderungen können bis zum Moment der Ankunft in Großbritannien eingereicht werden.

Unter außergewöhnlichen Umständen („höhere Gewalt“) kontaktieren Sie bitte sofort das Helpdesk des HMRC Import Control System (ICS) ([ics.helpdesk@hmrc.co.uk](mailto:ics.helpdesk@hmrc.co.uk)), um sich über die nächsten zu treffenden Schritte beraten zu lassen.

## **Welche Angaben sind erforderlich? – S&S GB**

Für jede einzelne Sendung ist eine ENS-Anmeldung einzureichen. Ein Anhänger oder Container kann eine, zwei oder viele verschiedene Sendungen enthalten, und dann ist für jede Sendung eine ENS-Anmeldung erforderlich.

Die Angaben, die in einer ENS zum Zweck der Risikoeinschätzung gemacht werden müssen, umfassen Informationen über:

- Transportbehälter/Transport/Container/Fahrzeug, das die Waren nach Großbritannien bringt;
- die Routenführung, die der Transport nimmt, um Großbritannien zu erreichen;
- die mit der Transaktion befassten Personen (d.h. Versender, Empfänger, Transporteur, Agent etc.) und
- die Waren, die nach Großbritannien verbracht werden

Die spezifischen Datenelemente, die für eine ENS erforderlich sind, die in S&S GB eingereicht werden soll, werden in Appendix 1 genauer beleuchtet.

## *Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL*

### Angaben, die von anderen Beteiligten innerhalb der Supply Chain vorgehalten werden – S&S GB

Obwohl es in der Verantwortung des Frachtführers liegt, sicherzustellen, dass die ENS eingereicht ist, kann es sein, dass manche der erforderlichen Angaben von anderen Beteiligten – wie z.B. Spediteuren oder einzelnen Gewerbetreibenden/Einführern vorgehalten werden. Es ist daher am Transporteur zu entscheiden, wer die ENS für bestimmte Sendungen sinnvollerweise einreicht.

Falls ein Transporteur sich entschließt, einem Dritten zu erlauben, dass er eine ENS in seinem Namen abgibt, muss er sicherstellen, dass die entsprechenden Informationen über den Transport und die Routenführung an diesen Dritte weitergegeben werden.

Wenn ein Transporteur sich entschließt, einem Dritten zu erlauben, dass er eine ENS in seinem Namen abgibt, gibt es – neben anderen erforderlichen Datenelementen – einige, die der Drittmelder vom Frachtführer erfahren muss, bevor er die ENS einreicht. Diese umfassen:

- die EORI-Nummer des Frachtführers;
- den Transportmodus bei Grenzübertritt;
- die Nationalität des aktiven Transportmittels bei Einreise nach GB;
- geplantes Datum und Uhrzeit der Ankunft am ersten Ankunfts-/Einreiseort in GB;
- Code des ersten Ankunfts-/Einreiseortes;
- die IMO-Nummer des Schiffs (im Fall der Verschiffung), Flugnummer (Luft), Anhänger- oder Fahrzeugkennzeichen (im begleiteten RoRo-Verkehr).

Der Frachtführer muss diese Datenelemente dem Drittmelder zur Verfügung stellen, vorzugsweise bereits zum Zeitpunkt der Buchung oder wie sinnvollerweise für eine rechtzeitige Übermittlung der ENS erforderlich.

Unter allen Umständen müssen in allen **Drittmelder-ENS** die **EORI-Nummer des Transporteurs** und die **Transportdokument-Nummer des Transporteurs** (z.B. für Seefracht (Master) Bill of Lading, sofern bekannt (oder die vom Transporteur übermittelt Buchungsnummer) oder für Luftfracht (Master) Air Waybill-Nummer, oder für RoRo – CMR) enthalten sein.

Wenn ein Transporteur sich dazu entschließt, alle ENS selbst einzureichen, muss er ggf. die erforderlichen, genaueren Angaben über die Waren und die am Transport beteiligten Personen von anderen Quellen (wie etwa Spediteuren oder einzelnen Händlern) zusammentragen, die weiter unten in der Supply Chain angesiedelt sind.

### Welchen Dienst benutze ich, und wie erhalte ich Zugang dazu? – Einfuhren nach NI

Für alle Waren, die nach Nordirland aus Großbritannien oder Ländern im „Rest der Welt“ (RoW) eingeführt werden, wird die ENS in das **Import Control System Northern Ireland (ICS NI)** eingereicht.

Dies betrifft alle Importe mittels folgender Transportmodi: Seeverkehr, Luftverkehr, RoRo (begleitet und unbegleitet).

ICS NI hat keine Benutzeroberfläche und die Daten müssen daher mittels kompatibler Software eingegeben werden.

Dies kann geschehen durch

1. Nutzung der Dienste eines Community System Providers (CSP) oder
2. durch den Erwerb kompatibler Software, die bei Softwareanbietern erhältlich ist.

ICS NI wird schrittweise durch ein neues System, das Import Control System 2 (ICS2), ersetzt.

## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

ICS2 wird in drei Release-Schritten eingeführt. Jedes Release betrifft bestimmte Beteiligte und Transportmodi. Der Zeitpunkt, zu dem Frachtführer ihre Waren erstmals in ICS2 anmelden, hängt daher von der Art der von ihnen angebotenen Dienstleistung ab.

Das erste Release von ICS2 wird ab 31. August 2021 in den Echtbetrieb gehen. Ab diesem Zeitpunkt müssen Expressdienste und Postanbieter, die Postsendungen nach Nordirland befördern, sog. „Pre-Loading Advance Cargo Informations“(PLACI) in ICS2 abgeben.

Das zweite Release von ICS2 geht voraussichtlich im März 2023 in den Echtbetrieb und wird komplette ICS2-Anmeldungen für alle Lufttransporte erforderlich machen.

Das dritte Release soll im März 2024 in den Echtbetrieb gehen wird komplette ICS2-Anmeldungen für Bahn, Straße und Seeverkehr erforderlich machen.

ICS2-Anmeldungen werden über das EU Shared Trader Interface (STI) übermittelt. Um Zugang zu STI zu erhalten, werden die Wirtschaftsbeteiligten entsprechende Software benötigen und sich im Uniform User Management (UUM) registrieren müssen. Dies geschieht auf dem Weg über die Anforderung eines Profils bei HMRC.

Die EU hat Informationen über [ICS2-Releases und -Anforderungen](#) veröffentlicht.

## **Was Sie brauchen, bevor sie ENS in das ICS NI übermitteln können**

### **Zugang zum System**

Wie bereits im Abschnitt oben erklärt, benötigen Sie Zugang zum System **ICS NI**, um ENS-Anmeldungen abgeben zu können. Mehr Informationen über [Community Service Providers \(CSPs\)](#) und [Softwareanbieter](#) finden Sie auf gov.uk, und Sie haben die Wahl, die Option auszuwählen, die am besten zu Ihrem Unternehmen passt. Wir geben Ihnen im Bedarfsfall gern weitere Informationen und Unterstützung.

Die ENS wird als XML-Nachricht übermittelt, und alle technischen Informationen für außenstehende Softwareentwickler und CSPs, einschließlich der Spezifikation der API-Schnittstelle (Application Platform Interface), den Nachrichtentypen und den Protokollen zur Authentifizierung, sind über den HMRC Developer Hub verfügbar.

### **Ihr Government Gateway-Konto**

Wenn Sie Ihre ENS-Anmeldungen selbst einreichen wollen und sich die entsprechende Software besorgen, müssen Sie sich auch für den Erhalt einer Government Gateway User ID samt Passwort registrieren. Möglicherweise haben Sie ein solches Konto schon für andere Interaktionen mit HM Government. Wenn das der Fall ist, können Sie dieses Konto weiter benutzen und sich dann damit für den Zugang zu **ICS NI** anmelden und einschreiben, wie oben erwähnt.

### **Eine EORI-Nummer, die mit XI oder EU beginnt**

Wenn Sie Waren nach Nordirland bringen, benötigen Sie eine Economic Operator Registration Identification (EORI)-Nummer, die mit XI oder EU anfängt, damit Sie die ENS-Anmeldung vornehmen können.

Um eine EORI-Nummer zu erhalten, die mit XI beginnt, benötigen Sie zuvor eine EORI-Nummer, die mit GB beginnt.

Falls Sie bereits eine EORI-Nummer aus einem EU-Staat haben, die mit EU beginnt, brauchen Sie keine EORI-Nummer, die mit XI beginnt. Die GB-EORI brauchen Sie möglicherweise trotzdem für die Kommunikation mit einigen Zollsystemen des UK.

Mehr Informationen über EORI-Nummern finden Sie auf [gov.uk](#) .

## *Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL*

### **Trader Support Service – Wenn Sie Waren zwischen Großbritannien und Nordirland befördern**

In diesem Fall können Sie sich für den kostenlosen Trader Support Service registrieren lassen, der ENS-Anmeldungen für Sie erstellen kann.

Mehr Informationen über den Trader Information Service finden Sie auf [gov.uk](http://gov.uk).

### **Eine Änderung melden – ICS NI**

Gemäß den gesetzlichen Anforderungen muss die ENS vollständig und richtig sein. Es gibt eine Reihe von Prinzipien dafür, was an einer ENS geändert werden kann und wann diese Änderung stattfinden kann. Aus rechtlichem Blickwinkel gibt es dafür keine Beschränkungen im Zollkodex oder seinen Durchführungsverordnungen. Die Angaben zu

- der Person, die die ENS einreicht, und
- dem Vertreter

sollten **nicht** geändert werden.

Die Zollstelle der ersten Einreise (Office of First Entry OoFE) darf nur geändert werden, wenn sich auch die neue OoFE in Nordirland befindet. Wenn die neue OoFE sich nicht in Nordirland befindet, folgen Sie bitte den Anweisungen im Abschnitt „Ankunft und Umleitungen – ICS NI“.

Änderungen können nur bis zu dem Moment vorgenommen werden, zu dem eine ‚Ankunftsanzeige‘ in ICS NI über die Ankunft der Waren beim OoFE in Nordirland eingeht. Die Zeitlimits für die Abgabe der ENS beginnen nach einer Änderung nicht neu zu laufen; unter rechtlicher Betrachtungsweise startet die Frist mit der ursprünglichen Anmeldung.

Es gibt keine Stornierungsnachricht für **ICS NI**. Eine ENS kann geändert, aber nicht storniert werden. Eine Änderung enthält alle Daten der ursprünglichen ENS zuzüglich der vorgenommenen Änderungen und überschreibt den ersten Eintrag. Wenn Waren schlussendlich doch nicht verladen werden, ist es nicht notwendig, den ICS NI-Dienst zu informieren.

Innerhalb der RoRo und Straßen-Modi wird anerkannt, dass es immer wieder zu ausgedehnten Störungen durch Wetter kommen kann, oder Arbeitskämpfe stören Bahn-/Fährdienste, und dass dies wegen des Umfangs und der Kosten für Änderungen der ENS-Anmeldungen zu unangemessenen Belastungen der Straßen-transportindustrie führen könnte. Wenn eine Routenführung daher Stornierungen oder Verzögerungen von mehr als zwei Stunden über die normalen geplanten Ankunftszeiten hinaus unterliegt, wird eine Änderung nicht erforderlich, solange folgende Kriterien erfüllt sind:

- Das Fahrzeug reist auf derselben Routenführung wie in der ENS-Anmeldung hinterlegt
- Das Fahrzeug reist mit demselben Carrier wie ursprünglich hinterlegt
- Das Fahrzeug reist nach dem ursprünglich angemeldeten Verschiffungs-/geplanten Abfahrtszeitpunkt
- Das Fahrzeug reist von dem angemeldeten Abgangshafen nicht später als 12 Stunden nach dem ursprünglich angemeldeten Verschiffungs-/geplanten Abfahrtszeitpunkt.

### **Ankunft und Umleitungen – ICS NI**

#### **Ankunft**

Bei Ankunft im nordirischen (Flug)Hafen - unabhängig davon ob es sich bei diesem um ein OoFE oder ein OoSE handelt – gibt der „Betreiber des aktiven Transportmittels“ (Frachtführer), mit dem die Einreise

## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

nach Nordirland erfolgt (oder dessen Vertreter) eine ‚Ankunftsanzeige‘ ab, die es dem Zoll ermöglicht, all die zuvor übermittelten ENS der Ladung zu identifizieren, die sich auf dem Schiff (oder Flugzeug) befinden.

Die Ankunftsanzeige muss alle ENS abdecken, die sich auf dem Transportmittel befinden, auch wenn die Waren an Bord bleiben oder zur Entladung in späteren EU- oder Nicht-EU-(Flug-)Häfen bestimmt sind.

### **Umleitungen**

Umleitungen können in ICS-NI gemeldet werden, solange sichergestellt ist, dass die ENS eingereicht ist, sobald die Entscheidung über die Umleitung erfolgt, spätestens jedoch 2 Stunden vor Ankunft.

Wenn die Umleitung zu einer maßgeblichen Änderung bei Informationen der bereits übermittelten ENS führen, wie etwa dem Ankunftshafen oder dem Ankunftsdatum, dann wird eine Änderung nötig.

Unter außergewöhnlichen Umständen („höhere Gewalt“) kontaktieren Sie bitte sofort das Helpdesk des HMRC Import Control System (ICS) ([ics.helpdesk@hmrc.co.uk](mailto:ics.helpdesk@hmrc.co.uk)), um sich über die nächsten zu treffenden Schritte beraten zu lassen.

## **Welche Angaben sind erforderlich? – ICS NI**

Für jede einzelne Sendung ist eine ENS-Anmeldung einzureichen. Ein Anhänger oder Container kann eine, zwei oder viele verschiedene Sendungen enthalten, und dann ist für jede Sendung eine ENS-Anmeldung erforderlich.

Die Angaben, die in einer ENS zum Zweck der Risikoeinschätzung gemacht werden müssen, umfassen Informationen über:

- Transportbehälter/Transport/Container/Fahrzeug, das die Waren nach Nordirland bringt;
- die Routenführung, die der Transport nimmt, um Nordirland zu erreichen;
- die mit der Transaktion befassten Personen (d.h. Versender, Empfänger, Transporteur, Agent etc.) und
- die Waren, die nach Nordirland verbracht werden

Die spezifischen Datenelemente, die für eine ENS erforderlich sind, die in ICS NI eingereicht werden soll, werden in Appendix 2 genauer beleuchtet.

## **Angaben, die von anderen Beteiligten innerhalb der Supply Chain vorgehalten werden – ICS NI**

Obwohl es in der Verantwortung des Frachtführers liegt, sicherzustellen, dass die ENS eingereicht ist, kann es sein, dass manche der erforderlichen Angaben von anderen Beteiligten – wie z.B. Spediteuren oder einzelnen Gewerbetreibenden/Einführern vorgehalten werden. Es ist daher am Transporteur zu entscheiden, wer die ENS für bestimmte Sendungen sinnvollerweise einreicht.

Falls ein Transporteur sich entschließt, einem Dritten zu erlauben, dass er eine ENS in seinem Namen abgibt, muss er sicherstellen, dass die entsprechenden Informationen über den Transport und die Routenführung an diesen Dritte weitergegeben werden.

Wenn ein Transporteur sich entschließt, einem Dritten zu erlauben, dass er eine ENS in seinem Namen abgibt, gibt es – neben anderen erforderlichen Datenelementen – einige, die der Drittmelder vom Frachtführer erfahren muss, bevor er die ENS einreicht. Diese umfassen:

- die EORI-Nummer des Frachtführers;
- den Transportmodus bei Grenzübertritt;
- die Nationalität des aktiven Transportmittels bei Einreise nach NI;
- geplantes Datum und Uhrzeit der Ankunft am ersten Ankunfts-/Einreiseort in NI;

## Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL

- Code des ersten Ankunfts-/Einreiseortes;
- die IMO-Nummer des Schiffs (im Fall der Verschiffung), Flugnummer (Luft), Anhänger- oder Fahrzeugkennzeichen (im begleiteten RoRo-Verkehr).

Der Frachtführer muss diese Datenelemente dem Drittmelder zur Verfügung stellen, vorzugsweise bereits zum Zeitpunkt der Buchung oder wie sinnvollerweise für eine rechtzeitige Übermittlung der ENS erforderlich.

Unter allen Umständen müssen in allen **Drittmelder-ENS** die **EORI-Nummer des Transporteurs** und die **Transportdokument-Nummer des Transporteurs** (z.B. für Seefracht (Master) Bill of Lading, sofern bekannt (oder die vom Transporteur übermittelt Buchungsnummer) oder für Luftfracht (Master) Air Waybill-Nummer, oder für RoRo – CMR) enthalten sein.

Wenn ein Transporteur sich dazu entschließt, alle ENS selbst einzureichen, muss er ggf. die erforderlichen, genaueren Angaben über die Waren und die am Transport beteiligten Personen von anderen Quellen (wie etwa Spediteuren oder einzelnen Händlern) zusammentragen, die weiter unten in der Supply Chain angesiedelt sind.

## Was geschieht nach der Übermittlung? – S&S GB und ICS NI

### Validierung der Angaben

Die in der ENS übermittelten Informationen werden einem mehrstufigen Validierungsprozess (hinsichtlich der Struktur und des Inhalts der Informationen) unterzogen, bevor eine MRN erteilt wird. Sobald die ENS alle Validierungsstufen durchlaufen hat, wird eine MRN an die Person erteilt, die die ENS übermittelt hat.

### Risikoeinschätzung

Nach erfolgter Validierung und Annahme der ENS und nachdem die MRN erteilt wurde, wird sie nach verschiedenen Risikoregeln überprüft. Das Ergebnis der Risikoeinschätzung wird dann von der Grenztruppe des VK dazu benutzt, um:

- Sendungen zu identifizieren, deren Verladung auf ein GB ansteuerndes Transportmittel sie verhindern will (vgl. „Nicht verladen“-Nachricht); oder
- Einfuhren zu identifizieren, die sie bei der Einreise nach GB kontrollieren will.

Die Übermittlung rechtzeitiger, kompletter und zutreffender Angaben trägt dazu bei, unnötige Verzögerungen bei diesem Prozess zu vermeiden.

### Nicht-Verladen-Nachricht (DNL)

Nur für den Langstrecken-Seeverkehr kann eine Nicht-Verladen-Nachricht (DNL) namens IE351 erteilt werden. Sie wird an die Person erteilt, die die ENS übermittelt hat.

Es gibt eine Reihe von Schritten, die befolgt werden müssen, um sicherzustellen, dass der betroffene Seefrachtführer auch bemerkt, dass eine DNL versandt wurde, wenn ein Dritter (z.B. ein Spediteur) die ENS eingereicht hat:

- Der Drittmelder darf die ENS nur mit **Wissen und Zustimmung** des Seefrachtführers einreichen;
- Bei Abgabe der ENS muss der Drittmelder den Seefrachtführer mit dessen EORI-Nummer identifizieren;
- Der Drittmelder muss außerdem die Containernummer(n) und die Transportdokumentnummer(n) des Seefrachtführers (d.h. die Master Bill of Lading / Buchungsreferenznummer) zusätzlich zu seiner eigenen (Haus-)Bill of Lading-Nummer in der ENS übermitteln.

Vorausgesetzt, diese Angaben sind in der ENS enthalten und der Seefrachtführer ist mit **S&S GB** oder **ICS NI** digital verbunden, wird der Seefrachtführer automatisch benachrichtigt, und zwar nicht nur über die MRN für

## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

die Anmeldung des Drittmelders (die als Nachweis dafür gelten, dass die Verpflichtung des Frachtführers zum Einreichen einer ENS erfüllt wurde), sondern auch über alle eventuellen DNL-Nachrichten.

Auf der Basis der Container- und Transportdokumentnummern in der DNL-Nachricht kann der Seefrachtführer die in Containern enthaltene Sendung identifizieren, die nicht verladen werden darf. Darüber hinaus ist es nicht unrealistisch anzunehmen, dass eine Zollbehörde sich nicht nur auf das Versenden elektronischer Nachrichten verlassen wird, wenn sie zu der Auffassung kommt, dass eine Sendung ein so ernstzunehmendes Risiko darstellt, dass eine DNL angemessen ist.

Die Grenztruppen des UK werden Sie kontaktieren und Ihnen mitteilen, was Sie zu tun haben, wenn Sie eine „Do Not Load“-Nachricht erhalten.

## **Unbeabsichtigte doppelte Übermittlung – S&S GB und ICS NI**

Wenn ein Frachtführer vertraglich zugestimmt hat, dass ein Drittmelder die ENS an seiner Stelle abgeben wird, sollte der Frachtführer nicht noch eine eigene ENS-Übermittlung für dieselbe Sendung durchführen. Ebenso darf ein Drittmelder nicht ohne vorheriges Wissen und vertragliche Zustimmung des Frachtführers übermitteln.

In Fällen, wo es dennoch zu einer doppelten Übermittlung kommt, – d.h. der Frachtführer und ein Drittmelder haben beide eine ENS für dieselbe Sendung übermittelt –, können die Zollbehörden beschließen, beide Übermittlungen für ihre Risikoanalysen zu benutzen. Andernfalls wird der vom Frachtführer selbst übermittelten ENS Vorrang eingeräumt.

Eine doppelte Übermittlung kann die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen an eine ENS beeinträchtigen, wenn die Angaben nicht mit der zuständigen Behörde oder nicht innerhalb der festgelegten Fristen übereinstimmen.

## **Abschnitt drei: Ausfuhren aus Großbritannien**

### **Wann eine summarische Ausgangsanmeldung (EXS) erforderlich wird**

Die meisten Exporte erfüllen die Sicherheitsanforderungen durch eine Ausfuhranmeldung, die die Sicherheits-(S&S)-Angaben bereits enthält. Diese Art der Anmeldung wird gelegentlich auch als „kombinierte Ausfuhranmeldung“ (combined export declaration) bezeichnet. Die Person(en), die üblicherweise für die Abgabe einer kombinierten Ausfuhranmeldung zuständig sind, sind die Ausführer der Waren oder deren Vertreter.

Der Frachtführer der Waren ist gesetzlich verpflichtet sicherzustellen, dass der britische Zoll die erforderlichen Vorab-Sicherheitsangaben erhält. Der Frachtführer muss sicherstellen, dass er bestimmte Angaben an die Person übermittelt, die die kombinierte Ausfuhranmeldung erstellt.

Eine eigenständige Summarische Ausgangsanmeldung (EXS) wird jedoch in einigen Fällen erforderlich, wenn die Ausfuhrsendungen nicht von einer kombinierten Ausfuhranmeldung erfasst sind.

Wenn eine EXS erforderlich wird, liegt die Verantwortlichkeit für ihre Übermittlung beim Frachtführer des ‚aktiven Transportmittels‘.

Eine EXS wird erforderlich, wenn:

## Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL

- Leerpalletten, -container oder –fahrzeuge unter Beförderungsvertrag\* befördert werden
- Waren sich mehr als 14 Tage in vorübergehender Verwahrung befunden haben
- Waren sich weniger als 14 Tage in vorübergehender Verwahrung befunden haben, aber die erforderlichen Sicherheitsangaben unbekannt sind oder der Bestimmungsort oder der Empfänger geändert wurden
- Waren unter Versandverfahren entweder mit einem Versandbegleitenden Dokument (VBD – englisch Transit Accompanying Document TAD) oder einem Versandbegleitdokument/Sicherheit (VBDS – englisch Transit Security Accompanying Document TSAD) befördert werden

\* Unter einem Beförderungs- oder Frachtvertrag ist eine Vereinbarung zwischen einem Frachtführer und einem Versender oder Passagier zu verstehen, in der die jeweiligen Rechte und Pflichten der Parteien festgelegt werden.

Für zwei der oben genannten Kategorien sind die Sicherheitsanforderungen noch vom 1. Januar 2021 bis 30. September 2021 vorübergehend ausgesetzt.

Die vorübergehende Aussetzung betrifft

- Leerpalletten, -container und –fahrzeuge, die unter Beförderungsvertrag in die EU (und andere Staaten, für die eine Vorabmeldung vor dem 31. Dezember 2020 nicht erforderlich war) befördert werden
- Waren in RoRo-Fahrzeugen, für die normalerweise eine EXS erforderlich wäre. Dies schließt z.B. Transporte unter Versandverfahren im RoRo-Verkehr ein.

Ab dem 1. Oktober 2021 werden die Sicherheitsangaben (S&S) für **alle** Ausfuhren aus Großbritannien erforderlich, sofern diese keiner dauerhaften Ausnahme unterliegen. Mehr Informationen über dauerhafte Ausnahmen finden Sie unter [gov.uk](https://www.gov.uk).

Für Waren, die von Großbritannien nach Nordirland befördert werden, sind keine Sicherheits-Ausfuhranmeldungen erforderlich.

## Wer ist verantwortlich für EXS und wer kann sie einreichen?

Gesetzlich verantwortlich für die Übermittlung der EXS-Anmeldung ist der ‚Betreiber des aktiven Transportmittels‘ (d.h. des Schiffs, Flugzeugs, der Bahn oder des Straßenfahrzeugs), auf oder in dem die Waren das Zollgebiet (d.h. Großbritannien) verlassen. Wir bezeichnen diese Partei als Frachtführer.

- Auf der **Schiene** bedeutet dies: Das Bahnfrachtunternehmen, das berechtigt ist, die Traktion des Zugs durch den Kanaltunnel in die EU durchzuführen.
- Für **See- und Luftbeförderungen** liegt das gesetzliche Erfordernis bei der Partei, die die Bill of Lading oder eine Air Waybill für den Transport der Waren aus Großbritannien heraus kontrahiert und herausgegeben hat. Auf See bedeutet das: Die Reederei ist zuständig, in der Luft: die Fluggesellschaft.
- Im Fall von **RoRo**-Transporten ist das Straßentransportunternehmen verantwortlich für die Einreichung der Anmeldung, wenn es sich um begleitete Verkehre handelt; bei unbegleiteten Verkehren ist der Fährbetreiber zuständig.



## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

Auch eine andere Person als der Frachtführer kann die EXS einreichen. Der Frachtführer bleibt jedoch dafür verantwortlich, dass sie innerhalb der gesetzlichen Zeitvorgaben eingereicht wird, und zwar nur von einem Vertreter oder Dritten mit Wissen und Zustimmung des Frachtführers.

Vereinbarungen über das Einreichen einer EXS durch außenstehende Dritte (Drittanmelder) können auf der Basis von Geschäftsbedingungen erfolgen, und sie können Anpassungen einer bestehenden oder die Erstellung einer neuen vertraglichen Vereinbarung zwischen dem Drittanmelder und dem Frachtführer beinhalten, wonach der Drittanmelder die EXS anstelle des Frachtführers einreicht.

Wie die Zustimmung des Frachtführers zu der von Dritten erstellten EXS belegt wird und unter welchen Geschäftsbedingungen, ist Gegenstand der vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Geschäftspartnern. Z.B. – der Zeitpunkt für die Einreichung der EXS, die betroffenen Sendungen und die Dauer der Vereinbarung über das Einreichen.

Bis zum Beweis des Gegenteils dürfen die Zollbehörden annehmen, dass der Frachtführer seine Zustimmung unter vertraglichen Bedingungen erteilt hat und dass die Einreichung der EXS durch einen Dritten mit Wissen und Zustimmung des Frachtführers erfolgte.

Wenn die Verantwortung an Drittanmelder abgegeben wird, bleibt der Frachtführer dennoch für die Abgabe der EXS haftbar. Die Verantwortung für die Richtigkeit der gemachten Angaben liegt dagegen bei der Person, die diese Angaben macht – vorliegend also dem Drittanmelder.

## **Welchen Dienst der HMRC benutze ich, und wie erhalte ich Zugang dazu?**

Ausfuhranmeldungen, einschließlich der hier behandelten EXS-Anmeldungen, werden im National Export System (NES) vorgenommen, das auf der Basis des Customs Handling of Import and Export Freight (CHIEF)-Systems des britischen Zolls (HMRC) beruht.

Sie können jemanden mit den Anmeldungen beauftragen oder diese selbst durchführen.

Sie benötigen:

- Zugang zum CHIEF-System
- Software für das Einreichen der Anmeldung; oder
- eine Registrierung für das National Export System

Wenn Sie die Anmeldung selbst durchführen, können Sie das NES-System benutzen, um Anmeldungen per

- Internet
- Email
- XML; oder Community System Providers

einzureichen.

Sie benötigen eine britische Economic Operators Registration and Identification (EORI)-Nummer und eine Government Gateway-Benutzerkonto samt Passwort (erhältlich unter <https://secure.hmce.gov.uk/ecom/login/index.html> ).

Alternativ können Sie mit der Erstellung der Anmeldung auch einen Drittanmelder beauftragen, der über einen Zugang zu CHIEF verfügt.

Weitere Informationen zur Erstellung Summarischer Ausgangsanmeldungen finden Sie unter [gov.uk](https://www.gov.uk) .

## Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL

### Wann erfolgt die Abgabe der EXS?

Sie müssen die EXS beim Zoll abgeben, bevor die Ausfuhr stattfindet, damit die Risikoeinschätzung durchgeführt werden kann, und die Sicherheitsangaben müssen eine bestimmte Anzahl von Stunden vor Verlassen des britischen Hafens eingereicht werden.

Wie lange im Voraus die Sicherheitsangaben eingereicht werden müssen, hängt von der Art und Weise ab, wie die Waren befördert werden.

Die untenstehende Tabelle zeigt, wann die Angaben eingereicht werden müssen.

Tabelle 2	
Transportmodus	Frist
Containerfracht im Seeverkehr	Spätestens 24 Stunden vor Verladung
Kurzstreckenseeverkehr, sowohl in Containern als auch nicht in Containern verladen:	Spätestens zwei Stunden vor Verlassen des Hafens
Luftverkehr	Spätestens 30 Minuten vor Abflug von einem Flughafen
Schienenverkehr	Spätestens zwei Stunden, bevor die Waren das Gebiet der Union verlassen
Straßen- und Binnenwasserstraßenverkehr	Mindestens eine Stunde vor Aufbruch

Im Fall von Änderungen bestimmter Angaben (wie z.B. der genutzten Fährgesellschaft oder der Ankunftszeit) können Sie die S&S-Anmeldungen nach der ursprünglichen Einreichung noch bis zum Zeitpunkt der Zollabfertigung abändern.

### Welcher EXS-Prozess ist zu befolgen?

Abhängig von der Art und Weise, wie Sie Ihre Waren oder Ihr Leergut aus GB heraus befördern, sind unterschiedliche Prozesse zu befolgen.

#### 1. EXS einreichen mittels des IEXS-Anmeldungstyps in CHIEF

Sie benötigen eine IEXS-Anmeldung in CHIEF, wenn:

- Sie Waren von GB in die EU oder den RoW über einen Hafen ausführen, der über ein Hafeninformati-onssystem verfügt, und zwar unabhängig vom Transportmodus
- Sie Waren von GB in die EU oder den RoW über einen Hafen ausführen, der nicht über ein Hafenin-formati-onssystem verfügt, und zwar für alle Transportmodi außer RoRo

Sobald Ihre Summarische Ausgangsanmeldung angenommen wurde, wird Ihnen eine Movement Reference Number (MRN) zugewiesen.

## **Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL**

Die summarische Ausgangsanmeldung muss dann immer noch bei der britischen Ausfuhrzollstelle vorgelegt werden und die Erlaubnis zur Weiterfahrt erhalten, bevor die Waren das UK mit einer Declaration Unique Consignment Reference ([DUCR](#)) verlassen können. Sie können die Movement Reference Number der summarischen Ausgangsanmeldung oder die DUCR verwenden, um Ihre Waren zu gestellen.

Für die Summarische Ausgangsanmeldung muss die Ankunft am Hafen oder Flughafen in CHIEF angezeigt werden. Die Eingabe der elektronischen Ankunftsanzeige vervollständigt die Gestellung der Waren, sodass sie zur Ausfuhr abgefertigt werden können. Sie müssen am Hafen oder Flughafen Ankunftsanzeigen abgeben. Wenn die Ankunftsanzeige vollständig und korrekt eingegeben wurde, wird CHIEF direkt die Annahme und die automatische Risikoanalyse aufnehmen.

Bei Häfen ohne Hafeninformationssystem, in denen es keine CHIEF-Ankunftseinrichtungen gibt, kann ein für diese Örtlichkeit zugelassener Lader (approved loader) anfordern, dass HMRC die Ankunft der Waren mittels Formular [C1601](#) in CHIEF eingibt. Wenn dies erfolgreich durchgeführt wird, erscheint die Ankunftsanzeige in CHIEF.

CHIEF zeigt dann an, ob die Waren die Freigabe zur Ausfuhr erhalten haben. HMRC kann auch anzeigen, dass die Waren vorbehaltlich weiterer Nachforschungen oder der Einreichung weiterer Unterlagen nicht verladen werden dürfen oder dass eine physische Kontrolle angeordnet ist. Wenn sich HMRC nach weiteren Prüfungsmaßnahmen davon überzeugt haben, dass alles in Ordnung ist, erteilt HMRC die Erlaubnis zur Fortsetzung (permission to progress) und CHIEF zeigt an, dass die Waren verladen werden können.

Eine Verlassensanzeige sollte in CHIEF übermittelt werden. Sie wird für die weitere Verarbeitung einer UCR genutzt, sobald eine zuvor angekommene Sendung auf ein Schiff verladen wurde, das nunmehr GB verlassen hat.

Für Örtlichkeiten in GB, an denen keine kommerziellen CHIEF-Einrichtungen zur Verfügung stehen, können Sie Waren auf den Weg bringen, wenn Sie ein für diese Örtlichkeit zugelassener Lader („approved loader“) sind oder – wo nicht verfügbar – mittels Nutzung von Formular [C1602](#), mit dem Sie HMRC dazu auffordern, die Verlassensanzeige einzugeben.

### **2. „Arrived“-EXS mit dem Export Full-Declaration-Typ in CHIEF**

Sie müssen eine ‚arrived‘-EXS in CHIEF einreichen, wenn:

- Sie Waren von GB in die EU oder den RoW mittels Roll On Roll Off (RoRo) über einen Hafen ausführen, der nicht über ein Hafeninformationssystem verfügt
- Sie Waren von GB in die EU oder den RoW über Dover, Holyhead oder den Eurotunnel ausführen, und zwar unabhängig vom Transportmodus

Wenn einen EXS als „angekommen“ eingereicht wird (‚arrived‘-EXS), muss keine gesonderte Ankunftsanzeige in CHIEF vorgenommen werden, nachdem die ‚arrived‘-EXS eingereicht wurde.

In einigen Häfen fehlt der Platz für die Durchführung von Überprüfungen der Sendung innerhalb des Hafengeländes. Aus diesem Grund arbeiten diese teilweise mit Binnenzollstellen zusammen und erfordern ‚arrived‘-EXS. Wenn eine ‚arrived‘-Anmeldung eingereicht wird, wird bei der Erstellung der Anmeldung sofort eine Ankunftsanzeige erzeugt, und der Frachtführer kann dann im Bedarfsfall vom Hafen weg zu anderen Örtlichkeiten umgeleitet werden, damit Kontrollen durchgeführt werden können.

Bei Häfen ohne Hafeninformationssystem führt die Einreichung einer ‚arrived‘-EXS dazu, dass die Person, die die EXS einreicht, nicht bei der nationalen Clearingstelle vorsprechen muss, um anzufordern, dass die Ankunftsanzeige in CHIEF eingegeben wird. So können Störungen durch Frachtführer vermieden werden, die auf die Erlaubnis zur Fortsetzung (permission to progress) warten, die erst erteilt wird, wenn die Ankunftsanzeige im System ist.

Um eine ‚arrived‘-EXS einzureichen, müssen Sie in die Export Full Declaration (EFD) in CHIEF den Zollverfahrens-Code (Customs Procedure Code – CPC) **10 00 056** eingeben und den Anmeldungstyp (Feld 1) als ‚EXA“ deklarieren, um eine EXS als ‚arrived‘ einzureichen. Mehr Informationen über die Datenfelder, die sie für die Anmeldung ausfüllen müssen, finden Sie in Appendix 4.

## ***Inoffizielle Übersetzung ins Deutsche durch den BGL***

Sobald Ihre Summarische Ausgangsanmeldung angenommen ist, erhalten Sie eine Movement Reference Number (MRN). Der Anmelder wird von CHIEF informiert, ob die Erlaubnis zur Fortsetzung (permission to progress) erteilt wurde oder ob weitere Kontrollen nötig sind. Brechen Sie nicht an die Grenze auf, bevor die Erlaubnis zur Fortsetzung (permission to progress) eingegangen ist oder bevor Sie dazu aufgefordert werden.

Sobald die Erlaubnis zur Fortsetzung (permission to progress) vorliegt, können Sie zum Ausgangshafen aufbrechen und die Waren können versandt werden.

Eine Verlassensanzeige sollte in CHIEF übermittelt werden. Sie wird für die weitere Verarbeitung einer UCR genutzt, sobald eine zuvor angekommene Sendung auf ein Schiff verladen wurde, das nunmehr GB verlassen hat.

Für Örtlichkeiten in GB, an denen keine kommerziellen CHIEF-Einrichtungen zur Verfügung stehen, können Sie Waren auf den Weg bringen, wenn Sie ein für diese Örtlichkeit zugelassener Lader („approved loader“) sind oder falls dies nicht verfügbar ist, mittels Nutzung von Formular [C1602](#), mit dem Sie HMRC dazu auffordern, die Verlassensanzeige einzugeben.

\*\*\*

### ***Anm. d. Übersetzers:***

***Die Anhänge 1 – 4 (Appendices 1 to 4) des englischsprachigen Originaldokuments werden wegen ihres Umfangs nicht übersetzt. Bitte konsultieren Sie hierfür das englischsprachige Original.***