

Thorsten Hölser (Hrsg.)

Aufbauwissen Spedition und Logistik

für Ausbildung und Beruf



- Zoll- und Außenwirtschaft
- Umsatzsteuer
- Versicherung
- Finanzen
- Speditionelle Logistik
- Informationstechnologie
- Gefahrgut
- Kosten- und Leistungsrechnung

EDITION

DVZ

eBOOK
INSIDE



Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.de> abrufbar.

Verlag: PMC Media House GmbH
Espenschiedstraße 1
D-55411 Bingen
Office Hamburg: Heidenkampsweg 75 (c/o DWV Media Group GmbH)
20097 Hamburg
Telefon: +49 (0) 40 228679 506
Telefax: +49 (0) 40 228679 503
Internet: www.pmcmedia.com; E-Mail: office@pmcmedia.com

Geschäftsführung: Detlev K. Suchanek, Antonio Intini

Lektorat und
Herstellungskoordination: Dr. Bettina Guiot, Johanna Dehlinger

Anzeigen: Dirk Bogisch

Vertrieb und Buchservice: Sabine Braun

Umschlaggestaltung: Andreas Gothsch

Titelbild: Ket4up/Shutterstock

Satz und Druck: TZ-Verlag & Print GmbH, Roßdorf

© 2018 PMC Media House GmbH, Hamburg

21., komplett überarbeitete Auflage 2018

Redaktionsschluss: 1.7.2018

ISBN 978-3-96245-159-2

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeisung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Trotz sorgfältiger Recherche war es leider nicht in allen Fällen möglich, die Urheber der Bilder zu ermitteln. Sollten ohne Absicht Bilder in unerwünschter Weise veröffentlicht worden sein, teilen Sie dies bitte dem Verlag mit.

Eine Publikation der PMC Media House GmbH

Geleitwort

Logistik macht Karriere. Die Logistikbranche rangiert in Deutschland in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung mittlerweile an dritter Stelle. Im Ranking des Logistics Performance Indexes der Weltbank hat Deutschland 2018 bereits zum dritten Mal in Folge nach 2014 und 2016 den 1. Platz errungen. Die Speditions- und Logistikbranche ist nachhaltig auf Wachstum ausgerichtet. Sie ist mehr als viele andere Branchen auf die Qualifikation ihrer Mitarbeiter angewiesen, um ihre Innovationskraft zu erhalten und im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Sie bietet ungewöhnlich vielfältige Ausbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten für motivierte junge Menschen. Eine gute Ausbildung bildet dabei den Grundstein für den beruflichen Aufstieg und ist ein wesentlicher Baustein für den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband DSLV e.V. freut sich, dass der vorliegende Band „Aufbauwissen Spedition und Logistik für Ausbildung und Beruf“, allen bekannt als der **LORENZ 2**, bereits in der 21. Auflage erscheint. Wir sind sicher, dass der aktualisierte Band 2 den Auszubildenden und Weiterbildungsinteressierten in Speditions- und Logistikunternehmen eine zuverlässige Informationsquelle und ein umfassendes Nachschlagewerk sein wird.

Berlin, im August 2018

Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Präsidium und Hauptgeschäftsführung

Vorwort des Herausgebers

Die Speditions- und Logistikbranche sieht sich kontinuierlich neuen Herausforderungen und tiefgreifenden Veränderungen gegenüber. War in der Vergangenheit die klassische Organisation der Güterversendung in Verbindung mit Umschlags- und Lagerleistungen das Hauptaufgabengebiet der Spedition, so zählen heute komplexe logistische Aufgaben zu den Kernkompetenzen der Speditionsbranche. Industrie und Handel werden inzwischen zusätzliche Lösungen von einzelnen ergänzenden logistischen Zusatzdienstleistungen (Value Added Services) bis zu kompletten Logistikpaketen angeboten. Diese Branchenentwicklung spiegelt sich auch seit einigen Jahren in der offiziellen Berufsbildbezeichnung **Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung** wider.

Auf diese Entwicklungen und Anforderungen geht auch die neue Auflage des LORENZ 2 – des Standardwerks für die berufliche Aus- und Weiterbildung in Spedition und Logistik – ein. Mit der nunmehr 21. Auflage liegt Ihnen ein nicht nur aktualisiertes, sondern in vielen Abschnitten (u. a. Zoll und Versicherung) komplett überarbeitetes Werk vor.

Der Schwerpunkt liegt auf den ergänzenden Aufgaben des Spediteurs und Logistikers, die oftmals auch als „Value Added Services“ bezeichnet werden, sowie speziellen Themen wie bspw. der Beförderung gefährlicher Güter, der Kosten- und Leistungsrechnung und den wachsenden Herausforderungen der Informations- und Kommunikationstechnologien in der Speditionswelt. Zu den ergänzenden Aufgaben des Spediteurs zählen vor allem die Unterstützung der Kunden bei Haftungs- und Versicherungsfragen, internationalen Zahlungsverkehren und der Umsatzsteuer sowie bei der Beratung und Durchführung von Verzollungen. Alle Kapitel wurden den aktuellen Entwicklungen sowie den neuen Rechtsvorschriften und Rechtsprechungen angepasst. Insbesondere das Kapitel Zoll wurde komplett überarbeitet und an die neuen Rechtsgrundlagen auf Basis des Unionszollkodex (UZK) angepasst. Ebenso wurde das Kapitel 3 zur Haftung und Versicherung in der Spedition grundlegend aktualisiert, nachdem die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp), die kurz vor dem Aus standen, 2017 komplett reformiert wurden und jetzt sogar grundlegende Regelungen aus dem Güterkraftverkehr und der Möbelspedition umfassen.

Das Speditions- und Logistikgewerbe hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in der Bundesrepublik Deutschland entwickelt. Die Bedeutung der Branche spiegelt sich auch in den weiterhin wachsenden Beschäftigungszahlen wider. Verlag, Herausgeber und das Autorenteam möchten Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, mit der neuen Auflage des LORENZ 2 eine wichtige Hilfe in der täglichen Praxis und eine wertvolle Unterstützung in der Ausbildung an die Hand geben. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg beim Studium dieses Lehrbuchs und Nachschlagewerks.

Abschließend möchte ich sowohl den bisherigen Herausgebern meine Anerkennung für die Entwicklung dieses Lehrbuchs wie auch dem aktuellen Autorenteam meinen Dank für ihre Arbeit aussprechen. Hinweise, Anregungen oder auch kritische Anmerkungen nehme ich jederzeit gerne unter dvz-lorenz@slv-spediteure.de entgegen.

Frankfurt am Main, im August 2018

Thorsten Hölser

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Geleitwort | 5 |
| Vorwort des Herausgebers | 7 |
| Abbildungsverzeichnis | 20 |
| Tabellenverzeichnis | 23 |
| Abkürzungsverzeichnis | 25 |
| | |
| 1 Der Spediteur und der Zoll..... | 35 |
| 1.1 Einführung: Zollrecht und Zollverwaltung..... | 35 |
| 1.1.1 Zölle und Verbrauchsteuern | 36 |
| 1.1.2 Geschichte des Zolls..... | 37 |
| 1.1.3 Aufbau und Organisation der Bundesfinanzverwaltung..... | 38 |
| 1.2 Rechtsgrundlagen | 42 |
| 1.2.1 Internationales Völkerrecht | 42 |
| 1.2.2 Unionsrecht | 42 |
| 1.2.3 Nationales Recht | 46 |
| 1.3 Grundbegriffe | 47 |
| 1.3.1 Sachlicher Anwendungsbereich des Zollrechts – Begriff der Ware..... | 47 |
| 1.3.2 Räumlicher Anwendungsbereich – Zollgebiet der Union | 47 |
| 1.3.3 Unionswaren und Nicht-Unionswaren | 47 |
| 1.3.4 Zollamtliche Überwachung und Zollkontrollen | 48 |
| 1.3.5 Registrierungspflicht für Wirtschaftsbeteiligte – EORI-Nummer..... | 49 |
| 1.3.6 Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter – AEO | 50 |
| 1.4 Verbringen von Waren in das Zollgebiet..... | 51 |
| 1.4.1 Summarische Eingangsanmeldung und Ankunftsmeldung | 51 |
| 1.4.2 Beförderungspflicht..... | 53 |
| 1.4.3 Gestellungspflicht..... | 53 |
| 1.4.4 Vorübergehende Verwahrung..... | 55 |
| 1.4.5 Zusammenfassung: Abläufe bei der Einfuhr | 56 |
| 1.5 Überführung von Waren in ein Zollverfahren | 57 |
| 1.5.1 Überblick: Zollverfahren..... | 57 |
| 1.5.2 Grundlagen zur Zollanmeldung | 59 |
| 1.5.3 Vertretung bei der Abgabe einer Zollanmeldung | 60 |
| 1.5.4 Formen der Zollanmeldung | 61 |

| | | |
|-------------|--|------------|
| 1.5.5 | Die elektronische Zollanmeldung mittels ATLAS | 61 |
| 1.5.6 | Weitere Formen der Zollanmeldung..... | 66 |
| 1.5.7 | Arten der Zollanmeldung..... | 68 |
| 1.5.8 | Die Annahme der Zollanmeldung | 70 |
| 1.5.9 | Der Verfahrensablauf nach Annahme der Zollanmeldung..... | 71 |
| 1.6 | Die Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr..... | 73 |
| 1.7 | Versand | 75 |
| 1.7.1 | Arten von Versandverfahren | 76 |
| 1.7.2 | Abwicklung des Unionsversandverfahrens mit NCTS | 80 |
| 1.7.3 | Sicherheitsleistung | 84 |
| 1.7.4 | Vereinfachungen im Unionsversand: Zugelassener Versender/Empfänger | 87 |
| 1.7.5 | Das Carnet-TIR-Verfahren | 88 |
| 1.7.6 | Das Carnet-ATA-Verfahren | 90 |
| 1.8 | Verbringen von Waren aus dem Zollgebiet..... | 91 |
| 1.8.1 | Vorabanmeldung..... | 91 |
| 1.8.2 | Ausfuhr im zweistufigen Normalverfahren mittels ATLAS-AES | 92 |
| 1.8.3 | Vereinfachungen im Ausfuhrverfahren | 96 |
| 1.8.4 | Wiederausfuhr | 98 |
| 1.9 | Weitere Zollverfahren | 100 |
| 1.9.1 | Gemeinsame Bestimmungen für die besonderen Verfahren | 100 |
| 1.9.2 | Das Zolllagerverfahren..... | 103 |
| 1.9.3 | Die Freizone..... | 107 |
| 1.9.4 | Die vorübergehende Verwendung | 107 |
| 1.9.5 | Die Endverwendung..... | 109 |
| 1.9.6 | Die aktive Veredelung..... | 111 |
| 1.9.7 | Die passive Veredelung..... | 112 |
| 1.10 | Zollschuld..... | 114 |
| 1.10.1 | Zollschuld nach Art. 77 UZK | 114 |
| 1.10.2 | Zollschuld nach Art. 79 UZK | 116 |
| 1.10.3 | Erlöschen einer Zollschuld nach Art. 124 UZK..... | 119 |
| 1.10.4 | Bemessung, Erhebung und Erlass/Erstattung der Zollschuld | 121 |
| 1.11 | Zollwert | 123 |
| 1.11.1 | Grundlagen..... | 123 |
| 1.11.2 | Transaktionswert eingeführter Waren..... | 124 |
| 1.11.3 | Nachrangige Methoden der Zollwertermittlung | 130 |
| 1.11.4 | Angaben zum Zollwert in der Zollanmeldung..... | 132 |

| | | |
|-------------|---|------------|
| 1.12 | Zolltarif | 136 |
| 1.12.1 | Grundlagen | 136 |
| 1.12.2 | Kombinierte Nomenklatur und Gemeinsamer Zolltarif..... | 138 |
| 1.12.3 | Der EZT-Online..... | 140 |
| 1.12.4 | Allgemeine Vorschriften..... | 146 |
| 1.12.5 | Der Einreihungsvorgang..... | 151 |
| 1.12.6 | Verbindliche Zolltarifauskünfte | 155 |
| 1.13 | Warenursprung und Präferenzen | 156 |
| 1.13.1 | Der nichtpräferenzielle Warenursprung | 157 |
| 1.13.2 | Das Präferenzrecht | 158 |
| 1.14 | Außenwirtschaftsrecht | 162 |
| 1.14.1 | Maßnahmen bei der Einfuhr | 163 |
| 1.14.2 | Maßnahmen bei der Ausfuhr | 165 |
| 1.15 | Außenhandelsstatistik | 169 |
| 1.16 | Verbote und Beschränkungen für den Warenverkehr..... | 170 |
| 1.17 | Verbrauchssteuern | 173 |
| 1.18 | Rechtsbehelfsverfahren in Zollsachen | 177 |
| | | |
| 2 | Der Spediteur und die Umsatzsteuer | 181 |
| | | |
| 2.1 | Rechtsgrundlagen und Begriffsbildung..... | 181 |
| | | |
| 2.2 | Güterbeförderung in Deutschland | 184 |
| 2.2.1 | Nationale Güterbeförderung an eine Privatperson | 184 |
| 2.2.2 | Nationale Güterbeförderung an einen Unternehmer..... | 184 |
| | | |
| 2.3 | Innergemeinschaftliche Güterbeförderung..... | 185 |
| 2.3.1 | Innergemeinschaftliche Güterbeförderung an Privatperson..... | 186 |
| 2.3.2 | Innergemeinschaftliche Güterbeförderung an Unternehmer..... | 186 |
| 2.3.3 | Anmeldung einer Innergemeinschaftlichen Güterbeförderung | 190 |
| 2.3.4 | Besonderheiten beim Ausstellen eines Belegnachweises | 190 |
| 2.3.5 | Gebrochene Güterbeförderung | 199 |
| 2.3.6 | Vermittlung von innergemeinschaftlichen Beförderungsleistungen | 200 |
| 2.3.7 | Güterbeförderungen im Drittland..... | 202 |
| 2.3.8 | Zusammenfassende Meldung | 202 |
| 2.3.9 | Ornungsgemäße Rechnungen bei Umkehrung der Steuerschuldnerschaft..... | 204 |

| | | |
|-------------|--|------------|
| 2.4 | Grenzüberschreitende Güterbeförderungen im Zusammenhang mit der Ausfuhr | 205 |
| 2.4.1 | Ausfuhrbeförderungsleistung..... | 205 |
| 2.4.2 | Ausfuhr von Waren | 207 |
| 2.4.3 | Anmeldung | 209 |
| 2.4.4 | Ausfuhrnachweis für Umsatzsteuerzwecke bei Ausfuhrverfahren über ATLAS-Ausfuhr | 209 |
| 2.4.4.1 | Ausfuhranmeldung im elektronischen Ausfuhrverfahren..... | 210 |
| 2.4.4.2 | Ausgangsvermerke als Ausfuhrnachweis | 211 |
| 2.4.4.3 | Ausgangsvermerke aus dem europäischen Ausland | 211 |
| 2.4.4.4 | Ausfuhranmeldung außerhalb des elektronischen Ausfuhrverfahrens..... | 212 |
| 2.4.5 | Pro-Forma-Rechnung/Handelsrechnung | 213 |
| 2.5 | Grenzüberschreitende Güterbeförderungen im Zusammenhang mit der Einfuhr..... | 214 |
| 2.5.1 | Einfuhrumsatzsteuer | 214 |
| 2.5.2 | Bemessungsgrundlage der Einfuhrumsatzsteuer | 214 |
| 2.5.3 | Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuer | 216 |
| 2.5.4 | Vorsteuerabzug bei unfreien Versendungen..... | 218 |
| 2.5.5 | Abrechnungen im Zusammenhang mit der Einfuhr..... | 219 |
| 2.5.6 | Aufzeichnungspflichten | 220 |
| 2.6 | Der Spediteur als Fiskalvertreter | 220 |
| 2.7 | Lagergeschäfte | 224 |
| 2.8 | Das Umsatzsteuerlager | 224 |
| 2.9 | Umsatzsteuer und Zolllager | 225 |
| 2.9.1 | Leistungen während der Lagerung..... | 225 |
| 2.9.2 | Leistungen nach der Lagerung..... | 225 |
| 2.10 | An- und Vermietung von Beförderungsmitteln und Containern | 225 |
| 2.10.1 | Vermietung von Beförderungsmitteln..... | 226 |
| 2.10.2 | Vermietung von Containern..... | 226 |
| 2.11 | Umsatzsteuerliche Behandlung von Transportbehältnissen | 227 |
| 2.11.1 | Überlassung von Transportbehältnissen..... | 227 |
| 2.11.2 | Umsatzsteuerliche Behandlung des EPAL-Paletten-Tauschsystems..... | 227 |
| 3 | Der Spediteur und die Versicherung des Gutes..... | 231 |
| 3.1 | ADSp 2017 und Versicherung | 231 |
| 3.1.1 | Haftungsversicherung des Spediteurs..... | 232 |

| | | |
|------------|---|------------|
| 3.1.2 | Versicherung des Gutes | 234 |
| 3.1.3 | Logistik-AGB | 236 |
| 3.1.4 | DSLVL-Logistik-Police..... | 238 |
| 3.1.5 | Regelungsmöglichkeiten zur Versicherung des Gutes | 239 |
| 3.2 | Versicherungswesen und Versicherungsweige | 239 |
| 3.3 | Transportversicherung..... | 242 |
| 3.3.1 | Begriff der Transportversicherung..... | 242 |
| 3.3.2 | Reform des Versicherungsvertragsgesetzes | 242 |
| 3.3.3 | Sparten der Transportversicherung | 243 |
| 3.4 | Rechtsgrundlagen der Transportversicherung..... | 246 |
| 3.4.1 | Güterversicherung | 247 |
| 3.4.2 | Verkehrshaftungsversicherung | 247 |
| 3.4.3 | Auswirkungen der VVG-Reform auf die Transportversicherungssparten | 248 |
| 3.5 | Die Güterversicherung und die wirtschaftliche Bedeutung..... | 248 |
| 3.5.1 | Allgemeine Vertragsbedingungen | 249 |
| 3.5.2 | Regresswahrung und -sicherung | 249 |
| 3.6 | DTV-Güter 2000/2011 – Volle Deckung | 249 |
| 3.6.1 | Versicherbares Interesse | 250 |
| 3.6.2 | Gefahren der Beförderung | 250 |
| 3.6.3 | Umfang der Versicherung..... | 251 |
| 3.7 | Nicht versicherte Gefahren und Schäden..... | 251 |
| 3.7.1 | Kriegsgefahr | 252 |
| 3.7.2 | Sonstige politische Gefahren | 253 |
| 3.7.3 | Beschlagnahme..... | 253 |
| 3.7.4 | Dirty Bombs und Kernenergie | 254 |
| 3.7.5 | Nicht ersatzpflichtige Schäden..... | 254 |
| 3.7.6 | Verschulden des Versicherungsnehmers | 255 |
| 3.7.7 | Dauer der Versicherung | 255 |
| 3.7.8 | Lagerungen | 255 |
| 3.7.9 | Bestimmungen für den Schadenfall..... | 256 |
| 3.7.10 | Ersatzleistung bei Total- und Teilverlust | 256 |
| 3.7.11 | Unterversicherung..... | 256 |
| 3.7.12 | Grenzen der Leistungspflicht und Regress | 257 |
| 3.7.13 | Versicherungswert und die Praxis | 257 |
| 3.8 | Praxis der versicherungsvertraglichen Gestaltung..... | 259 |

| | | |
|-------------|---|------------|
| 3.9 | Der Mindestlohn in der Logistik | 262 |
| 3.9.1 | Berechnung des Mindestlohns..... | 262 |
| 3.9.2 | Mindestlohn bei ausländischen Arbeitgebern | 263 |
| 3.9.3 | Dokumentationspflichten | 264 |
| 3.9.4 | Die Auftraggeberhaftung nach dem Mindestlohngesetz | 264 |
| 3.10 | Begriffe aus der Transportversicherung | 268 |
| 3.11 | Transportversicherungsprämien | 277 |
| 3.12 | Anweisungen und Regeln für den Schadenfall | 279 |
| 3.13 | Lagerversicherung | 284 |
| | | |
| 4 | Finanzielle Verrichtungen und Warenbegleitpapiere | 287 |
| | | |
| 4.1 | Vorlage, Inkasso, Nachnahmen | 287 |
| 4.2 | Internationaler Zahlungsverkehr | 293 |
| 4.2.1 | Zahlungsklauseln im internationalen Zahlungsverkehr | 293 |
| 4.2.2 | Das Dokumenteninkasso | 294 |
| 4.2.3 | Abwicklung von Akkreditivgeschäften | 296 |
| 4.2.4 | Bankfreistellung | 303 |
| 4.3 | Die wichtigsten Warenbegleitpapiere | 305 |
| | | |
| 5 | Incoterms® 2010 | 309 |
| | | |
| 5.1 | Grundlagen | 309 |
| 5.2 | Incoterms® und Transportgewerbe | 310 |
| 5.3 | Incoterms® 2010 im Überblick | 311 |
| 5.4 | Die wichtigsten Klauselinhalte für die Transportabwicklung | 313 |
| 5.5 | Zur Klauselauswahl | 315 |
| | | |
| 6 | Die speditionelle Logistik | 317 |
| | | |
| 6.1 | Logistik – ein Begriff mit vielen Facetten | 317 |
| 6.1.1 | Logistikdefinitionen | 317 |
| 6.1.2 | Funktionelle und prozessuale Sichtweise der Logistik | 318 |
| 6.2 | Produkt- und Prozessinnovationen in der Spedition | 320 |
| 6.2.1 | Stellenwert der Logistik..... | 321 |

| | | |
|------------|--|------------|
| 6.2.2 | Logistik prägt den Strukturwandel in der Spedition | 322 |
| 6.2.3 | Wachstumsmarkt Logistik..... | 324 |
| 6.3 | Voraussetzungen zur Erbringung logistischer Dienstleistungen | 325 |
| 6.4 | Vom Transportunternehmen bis zum 4PL-Dienstleister | 327 |
| 6.5 | Betriebswirtschaftliche Effekte des Logistik-Outsourcings | 329 |
| 6.6 | Fallstudie: Von der Kundenanfrage zum Logistikangebot..... | 330 |
| 6.6.1 | Projektdefinition und -vorbereitung..... | 331 |
| 6.6.2 | Von der Ist-Analyse zum Soll-Konzept..... | 332 |
| 6.6.3 | Projektbericht und Gesamtangebot..... | 334 |
| 6.6.4 | Projektrealisierung und Vertragsgrundlagen..... | 334 |
| 6.7 | Beispiel: Externes Beschaffungslager..... | 335 |
| 6.7.1 | Dispositive Abwicklung | 337 |
| 6.7.2 | Operative Abwicklung | 337 |
| 6.7.3 | Informationsaustausch..... | 337 |
| 6.7.4 | Aufgaben des Spediteurs..... | 338 |
| 6.7.5 | Einbindung der Spediteure in die Produktionslogistik in Systemzentren..... | 339 |
| 6.8 | Logistiktrends und Supply Chain Management | 339 |
| 6.8.1 | SCM-Ziele und Interessenkonflikte | 339 |
| 6.8.2 | Das Pull-Prinzip in der Supply Chain | 340 |
| 6.8.3 | ECR – Kooperation zwischen Industrie, Handel und Logistikdienstleister | 342 |
| 6.8.4 | Elektronischer Datenaustausch (EDI) | 343 |
| 6.8.5 | Die Nummer der Versandeinheit (Barcode)..... | 344 |
| 7 | Informations- und Kommunikationstechnologie | 347 |
| 7.1 | Herausforderungen für Logistikdienstleister | 347 |
| 7.2 | Wirtschaftliche Bedeutung von IT..... | 347 |
| 7.2.1 | Leistungsangebot für den Kunden | 348 |
| 7.2.2 | Effiziente Prozessunterstützung..... | 348 |
| 7.2.3 | Unternehmenssteuerung mithilfe detaillierter Daten | 349 |
| 7.2.4 | Risikomanagement | 350 |
| 7.3 | Typische Schwachstellen der IT-Unterstützung..... | 350 |
| 7.3.1 | Medien- und Systembrüche..... | 350 |
| 7.3.2 | Erhöhte Fehlerrate durch Intransparenz..... | 351 |
| 7.3.3 | Technologische Defizite..... | 352 |
| 7.3.4 | Benutzerfreundlichkeit/Ergonomie..... | 352 |

| | | |
|------------|---|------------|
| 7.4 | Softwarearten im logistischen Umfeld..... | 352 |
| 7.4.1 | Customer-Relationship-Management-Systeme | 353 |
| 7.4.2 | Transport-Management-Systeme..... | 354 |
| 7.4.3 | Dispositions- und Tourenplanungssysteme | 355 |
| 7.4.4 | Warehouse-Management- bzw. Lagerverwaltungssysteme | 356 |
| 7.4.5 | Status-Informationssysteme..... | 357 |
| 7.4.6 | Dokumenten-Management | 358 |
| 7.4.7 | Finanzbuchhaltung/Personal | 359 |
| 7.4.8 | Controlling und Business Intelligence | 359 |
| 7.4.9 | Enterprise-Resource-Planning-Systeme..... | 360 |
| 7.5 | IT-Unterstützung entlang der Prozess- und Informationskette | 361 |
| 7.5.1 | Electronic Data Interchange | 361 |
| 7.5.2 | Barcodes | 362 |
| 7.5.3 | RFID | 363 |
| 7.5.4 | Mobile Geräte | 363 |
| 7.5.5 | Telematik | 364 |
| 7.6 | Aktuelle Trends | 364 |
| 7.6.1 | Konsolidierung der IT-Systeme durch ERP-Systeme | 365 |
| 7.6.2 | Outsourcing von Hard- und Software..... | 365 |
| 7.6.3 | Cloud Computing | 367 |
| 7.6.4 | Digitale Transformation..... | 368 |
| 7.6.5 | Neue Wettbewerber..... | 370 |
| 7.6.6 | Blockchain..... | 371 |
| 7.7 | Einführung neuer Software im Unternehmen | 371 |
| 7.7.1 | Betrachtung der (IT-)Kosten | 372 |
| 7.7.2 | Handlungsalternativen am Beispiel Speditionssoftware | 373 |
| 7.7.3 | Softwareauswahl/-einführung: Unterschiedliche Vorgehensweisen zum Zielsystem | 377 |
| 7.7.3.1 | „Klassisch“: Vom Lastenheft über das Pflichtenheft zum Zielsystem | 377 |
| 7.7.3.2 | „Agil“: Proof of Concept (PoC) | 377 |
| 7.8 | IT-Betrieb und IT-Management | 378 |
| 7.8.1 | Typische Rollen und Verantwortlichkeiten | 378 |
| 7.8.2 | Berücksichtigung nationaler und internationaler IT-Standards..... | 379 |
| 7.8.3 | IT-Kennzahlen zur zielgerichteten Steuerung | 381 |

| | | |
|-------------|---|------------|
| 8 | Der Spediteur und die Beförderung gefährlicher Güter..... | 383 |
| 8.1 | Gefährliche Güter und deren Gefahren..... | 384 |
| 8.2 | Internationales Gefahrgutrecht | 385 |
| 8.2.1 | UN-Empfehlungen (Orange Book)..... | 385 |
| 8.2.2 | Internationale Organisationen..... | 385 |
| 8.3 | Das Gefahrgutrecht der Bundesrepublik Deutschland..... | 387 |
| 8.3.1 | Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter..... | 387 |
| 8.3.2 | Gefahrgutbeauftragtenverordnung | 387 |
| 8.4 | Verkehrsträgerbezogene Gefahrgutvorschriften | 389 |
| 8.5 | Gefahrgutvorschriften für den Straßenverkehr | 392 |
| 8.5.1 | Aufbau und Inhalte der GGVSEB | 392 |
| 8.5.2 | Aufbau und Inhalte des ADR..... | 396 |
| 8.5.2.1 | Gliederungsstruktur..... | 396 |
| 8.5.2.2 | ADR Teil 1: Allgemeine Vorschriften | 397 |
| 8.5.2.3 | ADR Teil 2: Klassifizierung | 399 |
| 8.5.2.4 | ADR Teil 3: Gefahrgutverzeichnis..... | 399 |
| 8.5.2.5 | ADR Teil 4: Verwendung von Verpackungen, einschließlich Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen | 408 |
| 8.5.2.6 | ADR Teil 5: Vorschriften für den Versand | 410 |
| 8.5.2.7 | ADR Teil 6: Bau- und Prüfvorschriften | 429 |
| 8.5.2.8 | ADR Teil 7: Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung..... | 429 |
| 8.5.2.9 | ADR Teil 8: Vorschriften für die Fahrzeugbesatzungen, die Ausrüstung etc..... | 430 |
| 8.5.2.10 | ADR Teil 9: Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge | 434 |
| 8.6 | Ausnahmen und Durchführungsrichtlinien | 435 |
| 8.7 | See- und Luftbeförderung gefährlicher Güter | 436 |
| 8.7.1 | Beförderungspapiere nach GGVSee/IMDG-Code | 436 |
| 8.7.2 | Beförderungspapiere nach ICAO-TI/IATA-DGR..... | 436 |
| 8.8 | Weitere gesetzliche Bestimmungen | 437 |
| 8.9 | Gefahrguthandling in der Sammelladungsspedition..... | 438 |
| 8.10 | Ablauf einer Gefahrgutbeförderung auf der Straße | 439 |

| | | |
|-------------|---|------------|
| 9 | Kosten- und Leistungsrechnung in Spedition und Logistik | 443 |
| 9.1 | Vorbemerkungen..... | 443 |
| 9.2 | Das Rechnungswesen in Unternehmung und Betrieb..... | 443 |
| 9.2.1 | Die Gliederung des Rechnungswesens..... | 444 |
| 9.2.2 | Das Rechnungswesen der Unternehmung..... | 444 |
| 9.2.3 | Das Rechnungswesen des Betriebs..... | 445 |
| 9.2.4 | Der Kontenrahmen als ordnendes Instrument | 446 |
| 9.3 | Aufgaben der speditionellen Kosten- und Leistungsrechnung | 448 |
| 9.4 | Die Kostenartenrechnung | 448 |
| 9.4.1 | Abgrenzung zwischen Aufwendungen und Kosten..... | 448 |
| 9.4.2 | Kosteneinteilung in Grundkosten und kalkulatorische Kosten..... | 450 |
| 9.4.3 | Die Kostenartengliederung..... | 451 |
| 9.4.4 | Die Kostenartenbewertung..... | 451 |
| 9.4.4.1 | Die Bewertung der Betriebskosten..... | 452 |
| 9.4.4.2 | Die Bewertung der kalkulatorischen Kosten | 452 |
| 9.4.5 | Periodengerechte Kostenartenerfassung..... | 454 |
| 9.5 | Die Kostenstellenrechnung | 454 |
| 9.5.1 | Kostenstellenbildung – Kostenstellenplan..... | 456 |
| 9.5.2 | Der Betriebsabrechnungsbogen (BAB)..... | 456 |
| 9.6 | Die Leistungsartenrechnung | 458 |
| 9.6.1 | Die sachliche Abgrenzung zwischen Erträgen und Leistungsarten (Erlösen) | 458 |
| 9.6.2 | Gliederung und periodengerechte Erfassung der Erlöse | 460 |
| 9.7 | Die innerbetriebliche Leistungsverrechnung und die Kostenstellenergebnisrechnung | 460 |
| 9.7.1 | Die Erfassung innerbetrieblicher Leistungen | 460 |
| 9.7.2 | Die Bewertung innerbetrieblicher Leistungen..... | 461 |
| 9.7.3 | Die innerbetriebliche Leistungsverrechnung im BAB..... | 461 |
| 9.7.4 | Die Kostenstellenergebnisrechnung | 462 |
| 9.8 | Die Kostenträgerrechnung | 463 |
| 9.9 | Verhalten der Kosten bei Beschäftigungsschwankungen | 464 |
| 9.10 | Vollkostenrechnung und Teilkostenrechnung..... | 466 |
| 9.11 | Prozesskostenrechnung in Speditions- und Logistikunternehmen | 469 |
| 9.11.1 | Besondere Herausforderungen der Kostenrechnung in Speditionen und Logistikunternehmen..... | 469 |
| 9.11.2 | Kritik an der „traditionellen“ Kostenrechnung..... | 470 |

| | | |
|-------------|--|------------|
| 9.11.3 | Hintergrund und Ziele der Prozesskostenrechnung | 472 |
| 9.11.4 | Vorgehen der Prozesskostenrechnung am Beispiel Systemverkehre | 473 |
| 9.11.5 | Vorgehensweise der Prozesskostenrechnung | 474 |
| 9.11.6 | Ergebnisse der Prozesskostenrechnung | 480 |
| 9.11.7 | Aussagefähigkeit der Prozesskostenrechnung | 484 |
| 9.12 | Betriebswirtschaftliche Kennzahlen | 484 |
| 9.12.1 | Wesentliche Kennzahlenarten | 485 |
| 9.12.2 | Finanzkennzahlen | 486 |
| 9.12.3 | Operative Kennzahlen | 487 |
| 9.12.4 | Bruttonutzen und Bruttomarge als besondere Kennzahlen | 488 |
| 9.12.5 | Periodizität | 491 |
| 9.12.6 | Vergleichbarkeit von Kennzahlen | 491 |
| 9.12.7 | Durchgängigkeit von Kennzahlen | 492 |
| 9.13 | Übersicht über die Kontenklassen laut DSLV-Kontenrahmen | 492 |
| | Herausgeber und Autoren | 495 |
| | Stichwortverzeichnis | 501 |
| | Inserentenverzeichnis | 509 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|-------------------|--|-----|
| Abbildung 1.1-1: | Aufbau der Bundeszollverwaltung | 39 |
| Abbildung 1.1-2: | Standorte der Generalzolldirektion, der Hauptzollämter und der Zollfahndungsämter (2016)..... | 41 |
| Abbildung 1.2-1: | Wichtige Rechtsquellen des Zollrechts (Übersicht)..... | 46 |
| Abbildung 1.4-1: | Abläufe bei der Einfuhr | 56 |
| Abbildung 1.5-1: | Zollverfahren (Übersicht)..... | 58 |
| Abbildung 1.5-2: | Derzeitiger Funktionsumfang von ATLAS | 62 |
| Abbildung 1.5-3: | Schematischer Verfahrensablauf bei Teilnehmereingabe einer Standardzollanmeldung | 65 |
| Abbildung 1.6-1: | Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr | 75 |
| Abbildung 1.7-1: | Externer Versand..... | 76 |
| Abbildung 1.7-2: | Interner Versand..... | 77 |
| Abbildung 1.7-3: | Gemeinsames Versandverfahren „T1“ bzw. „T2“ | 79 |
| Abbildung 1.7-4: | Übersicht über den Geltungsbereich des NCTS | 81 |
| Abbildung 1.7-5: | Versandbegleitdokument..... | 83 |
| Abbildung 1.8-1: | Ausfuhrverfahren | 94 |
| Abbildung 1.9-1: | Zolllagerverfahren | 104 |
| Abbildung 1.9-2: | Vorübergehende Verwendung mit Wiederausfuhr | 109 |
| Abbildung 1.9-3: | Endverwendung..... | 110 |
| Abbildung 1.9-4: | Aktive Veredelung mit Wiederausfuhr | 111 |
| Abbildung 1.9-5: | Passive Veredelung | 113 |
| Abbildung 1.11-1: | DV.1 | 134 |
| Abbildung 1.12-1: | Ausschnitt aus der Warennomenklatur des EZT-online | 141 |
| Abbildung 1.12-2: | Darstellung der Codenummer 8418 21 59 90 0 im EZT-online | 143 |
| Abbildung 1.12-3: | Beispiel für Einfuhrmaßnahmen im EZT-online | 145 |
| Abbildung 1.13-1: | Beispiel einer Ursprungsregel aus dem Abkommen mit Südkorea..... | 160 |
| Abbildung 2.2-1: | Umkehrung der Steuerschuldnerschaft | 185 |
| Abbildung 2.3-1: | Bestätigung von ausländischen Umsatzsteuer-Identifikationsnummern | 187 |
| Abbildung 2.3-2: | Qualifizierte Bestätigung..... | 188 |
| Abbildung 2.3-3: | Umsatzsteuer-Voranmeldung 2018 | 190 |
| Abbildung 2.3-4: | Umsatzsteuer-Voranmeldung 2018 | 190 |
| Abbildung 2.3-5: | Gelangensbestätigung (UStAE Anlage 1)..... | 192 |
| Abbildung 2.3-6: | Spediteurbescheinigung für Umsatzsteuerzwecke (UStAE Anlage 4)..... | 195 |
| Abbildung 2.3-7: | Bescheinigung für Umsatzsteuerzwecke (UStAE Anlage 5)..... | 196 |
| Abbildung 2.3-8: | CMR-Frachtbrief | 198 |
| Abbildung 2.3-9: | Zusammenfassende Meldung (ZM) | 203 |
| Abbildung 2.3-10: | Einlagebogen zur Zusammenfassenden Meldung für den Meldezeitraum..... | 204 |
| Abbildung 2.4-1: | Prüfungsschema Steuerfreiheit..... | 206 |
| Abbildung 2.4-2: | USt-Voranmeldung 2018..... | 209 |

| | | |
|-------------------|--|-----|
| Abbildung 2.4-3: | Ausfuhrverfahren..... | 210 |
| Abbildung 2.5-1: | Ersatzbeleg für den Vorsteuerabzug..... | 217 |
| Abbildung 2.6-1: | Schema Fiskalvertretung..... | 221 |
| Abbildung 2.11-1: | Umsatzsteuerliche Behandlung von Europoolpaletten | 228 |
| Abbildung 3.1-1: | Inhalte der DSLV-Logistik-Police..... | 239 |
| Abbildung 3.8-1: | Absender | 259 |
| Abbildung 3.8-2: | Versicherungsanmeldung | 260 |
| Abbildung 3.8-3: | Tarifrechner | 260 |
| Abbildung 3.8-4: | Transport-Versicherungszertifikat..... | 261 |
| Abbildung 3.9-1: | Gesamtschuldnerische Haftung des Auftraggebers..... | 265 |
| Abbildung 3.9-2: | Absicherung zivilrechtlicher Ansprüche nach dem Mindestlohngesetz | 266 |
| Abbildung 3.9-3: | Mögliche rechtliche Auseinandersetzungen in Zusammenhang mit dem MiLoG | 267 |
| Abbildung 3.10-1: | Average Bond | 271 |
| Abbildung 3.10-2: | Average Garantie | 272 |
| Abbildung 4.2-1: | Ablauf eines Dokumenteninkassos..... | 295 |
| Abbildung 4.2-2: | Auftrag zur Akkreditiv-Eröffnung | 298 |
| Abbildung 4.2-3: | Ablauf eines unwiderruflichen, unbestätigten Akkreditivs | 300 |
| Abbildung 4.3-1: | Musterdokument für das von der FIATA herausgegebene Multimodal Transport Bill of Lading oder FBL | 308 |
| Abbildung 5.5-1: | Einsatzkategorien der Incoterms®-Klauseln | 315 |
| Abbildung 6.1-1: | Kundenorientierte Logistik-Ziele | 318 |
| Abbildung 6.2-1: | „Insourced/outsourced“-Schätzung 2015 | 321 |
| Abbildung 6.2-2: | Wachstum der Logistikwirtschaft seit 1995 | 324 |
| Abbildung 6.2-3: | Verteilung der Logistikkostenarten 2015..... | 325 |
| Abbildung 6.6-1: | Distributionslogistik-Konzeption | 335 |
| Abbildung 6.7-1: | Externes Versorgungszentrum (EVZ) | 337 |
| Abbildung 6.8-1: | Interessenkonflikt | 340 |
| Abbildung 6.8-2: | Teilprozesse des Pickup-Verfahrens in der Automobilindustrie zwischen Zulieferer, Spediteur und Automobilhersteller | 341 |
| Abbildung 6.8-3: | Integrationsstufen der Dienstleister..... | 342 |
| Abbildung 6.8-4: | Logistknachrichtenszenario – Bestandsmanagement und Transport durch Spediteur | 344 |
| Abbildung 6.8-5: | Aufbau der NVE | 345 |
| Abbildung 6.8-6: | Waren- und Informationsfluss durch die logistische Kette..... | 345 |
| Abbildung 7.3-1: | Beispiel für fehlende Durchgängigkeit von Prozessen | 351 |
| Abbildung 7.4-1: | Prozesse und IT-Systeme in Transportunternehmen | 353 |
| Abbildung 7.4-2: | Customer-Relationship-Management-System (CRM) | 354 |
| Abbildung 7.4-3: | Transport-Management-System (TMS)..... | 355 |
| Abbildung 7.4-4: | Warehouse-Management-System (WMS)..... | 357 |
| Abbildung 7.4-5: | Dokumenten-Management-System (DMS)..... | 359 |
| Abbildung 7.4-6: | Enterprise-Resource-Planning-System (ERP) | 360 |
| Abbildung 7.5-1: | Beispiel eines 2-D-Barcodes | 362 |
| Abbildung 7.6-1: | Veränderungen der Logistik-IT | 364 |

| | | |
|-------------------|---|-----|
| Abbildung 7.6-2: | Beweggründe für IT-Outsourcing..... | 366 |
| Abbildung 7.6-3: | Cloud Computing..... | 367 |
| Abbildung 7.6-4: | Entwicklung der „industriellen Revolutionen“ | 369 |
| Abbildung 7.6-5: | Veränderungen durch Digitalisierung | 369 |
| Abbildung 7.6-6: | Wie können sich Logistikunternehmen auf „Industrie 4.0“ vorbereiten? | 370 |
| Abbildung 7.7-1: | Vorgehen bei der Softwareauswahl und Implementierung..... | 372 |
| Abbildung 7.7-2: | IT-Kostenbetrachtung vs. ganzheitliche Betrachtung | 373 |
| Abbildung 7.7-3: | Beispiel für die Durchgängigkeit von Prozessen..... | 374 |
| Abbildung 7.7-4: | Reifegrad von Prozessen | 374 |
| Abbildung 7.7-5: | Handlungsalternativen bei der Softwareauswahl..... | 375 |
| Abbildung 7.8-1: | Komplexität und Zeitaufwand bei der Implementierung von IT-Standards | 381 |
| Abbildung 7.8-2: | Beispiele für IT-Kennzahlen..... | 382 |
| Abbildung 8.5-1: | Übersicht Aufbau der GGVSEB-Rahmenverordnung..... | 393 |
| Abbildung 8.5-2: | Übersicht Beteiligter nach GGVSEB §§2, 4, 17–29 (nur Straße)..... | 395 |
| Abbildung 8.5-3: | Verpackungskennzeichen für freigestellte Mengen..... | 408 |
| Abbildung 8.5-4: | Gefahrzettelmuster..... | 411 |
| Abbildung 8.5-4a: | Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe | 416 |
| Abbildung 8.5-5: | Schriftliche Weisungen gemäß ADR Unterabschnitt 5.4.3.4..... | 419 |
| Abbildung 8.5-6: | Muster zweiseitige ADR-Bescheinigung | 423 |
| Abbildung 8.5-7: | Neutrale Warntafel (Untergrund orangefarben) vorn und hinten an der Beförderungseinheit: Allgemeiner Hinweis auf gefährliche Güter | 428 |
| Abbildung 8.5-8: | Beispiel einer orangefarbenen Tafel mit Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und UN-Nummer..... | 429 |
| Abbildung 9.2-1: | Rechnungswesen der Unternehmung | 445 |
| Abbildung 9.2-2: | Rechnungswesen des Betriebs..... | 446 |
| Abbildung 9.2-3: | Datenfluss der Kostenrechnung | 447 |
| Abbildung 9.4-1: | Übernahme von Aufwendungen in die Kostenrechnung | 449 |
| Abbildung 9.4-2: | Einteilung der Kosten | 450 |
| Abbildung 9.4-3: | Einteilung kalkulatorischer Kosten | 450 |
| Abbildung 9.4-4: | Verhältnis Aufwand zu Kosten | 451 |
| Abbildung 9.5-1: | Kalkulationsschema der Selbstkosten | 455 |
| Abbildung 9.5-2: | Einteilung der Kostenstellen | 456 |
| Abbildung 9.6-1: | Unterteilung der Erträge | 459 |
| Abbildung 9.6-2: | Erlösrechnung..... | 460 |
| Abbildung 9.11-1: | Hauptprozessstruktur..... | 475 |
| Abbildung 9.11-2: | Prozesshierarchie..... | 476 |
| Abbildung 9.11-3: | Teilprozesse | 477 |
| Abbildung 9.11-4: | Hauptprozess „Ausgangssendung abwickeln“ | 477 |
| Abbildung 9.11-5: | Prozessorientierte und gewichtsbezogene Verrechnung von Umschlagskosten..... | 479 |
| Abbildung 9.12-1: | Systematisierung von Kennzahlen nach der statistischen Form | 486 |
| Abbildung 9.12-2: | Operative Kennzahlen bei Logistikdienstleistern | 487 |
| Abbildung 9.12-3: | Stufenweise Ermittlung Rohertrag und EBIT | 490 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------------|--|-----|
| Tabelle 1.1-1: | Zusammenstellung wichtiger Daten in der Geschichte des Zollrechts | 38 |
| Tabelle 1.4-1: | Fristen für die Abgabe der ESumA beim Verbringen von Waren in das Zollgebiet | 52 |
| Tabelle 1.4-2: | Bestimmung der Eingangszollstelle | 54 |
| Tabelle 1.7-1: | Übersicht über die verschiedenen Formen der Sicherheitsleistung | 85 |
| Tabelle 1.7-2: | Voraussetzungen für die Reduzierung der Gesamtsicherheit/Befreiung von der Sicherheitsleistung | 86 |
| Tabelle 1.8-1: | Fristen für die Abgabe der Vorabanmeldung beim Verbringen von Waren aus dem Zollgebiet | 92 |
| Tabelle 1.12-1: | Abschnitte der Nomenklatur des Zollarifs | 137 |
| Tabelle 1.12-2: | Codierungsbeispiel..... | 142 |
| Tabelle 2.3-1: | Aufbau der Umsatzsteuer-Identifikationsnummern | 189 |
| Tabelle 2.6-1: | Unterschiede zwischen der Zollvollmacht und der Fiskalvertretervollmacht..... | 222 |
| Tabelle 3.2-1: | Versicherungssparten..... | 241 |
| Tabelle 5.3-1: | Übersicht der 11 Incoterms®-2010-Klauseln | 312 |
| Tabelle 6.2-1: | Logistische Teilmärkte der Spedition | 322 |
| Tabelle 6.2-2: | Logistische Dienstleistungen | 323 |
| Tabelle 6.4-1: | Das Leistungsspektrum eines 4PL | 328 |
| Tabelle 6.5-1: | Wirtschaftliche Effekte durch expeditionelle Logistik | 329 |
| Tabelle 8.5-1: | Verantwortlichkeiten der Beteiligten nach GGVSEB | 394 |
| Tabelle 8.5-2: | Gefahrgutklassen | 399 |
| Tabelle 8.5-3: | Beispiel für den Aufbau der Tabelle A in Kapitel 3.2: UN 1263 FARBE oder FARBZUBEHÖRSTOFFE | 400 |
| Tabelle 8.5-4: | Inhalt Tabelle A Kap. 3.2 am Beispiel UN 1263 | 401 |
| Tabelle 8.5-5: | Freigestellte Mengen: Höchstzulässige Mengen Innen-/Außenverpackungen | 407 |
| Tabelle 8.5-6: | Freistellungen in Zusammenhang mit Mengen, die je Beförderungseinheit befördert werden | 426 |
| Tabelle 8.5-7: | Tunnelbeschränkungs-codes | 433 |
| Tabelle 8.5-8: | Tunnelkategorien und Durchfahrtsverbote | 434 |
| Tabelle 8.10-1: | Typischer Ablauf einer Gefahrgutbeförderung auf der Straße (synoptische Darstellung) | 439 |
| Tabelle 9.2-1: | Merkmale der Unternehmung und des Betriebs | 444 |
| Tabelle 9.2-2: | Aufgaben und Funktionen des Logistikdienstleisters und ihre Dokumentation in der Buchführung | 447 |
| Tabelle 9.4-1: | Aufwandsarten gemäß Kontenklasse 2 | 449 |
| Tabelle 9.5-1: | Beispiel für Kostenschlüssel | 457 |
| Tabelle 9.5-2: | Beispiel für einen einstufigen BAB | 457 |
| Tabelle 9.5-3: | Beispiel für einen mehrstufigen BAB..... | 458 |
| Tabelle 9.6-1: | Neutrale Erträge: Arten und Beispiele | 459 |
| Tabelle 9.7-1: | Leistungserfassung für Hilfskostenstelle | 461 |
| Tabelle 9.7-2: | Innerbetriebliche Leistungsverrechnung im BAB..... | 462 |
| Tabelle 9.7-3: | Kostenstellenergebnisrechnung | 462 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------------|---|-----|
| Tabelle 9.9-1: | Beispielrechnung gesamte Stückkosten..... | 465 |
| Tabelle 9.9-2: | Beispielrechnung degressive Kosten..... | 466 |
| Tabelle 9.10-1: | Monatsbezogene Teilkostenrechnung | 468 |
| Tabelle 9.11-1: | Betriebsergebnis in Abhängigkeit von der Beschäftigung | 469 |
| Tabelle 9.11-2: | Begriffe in der Prozesskostenrechnung | 473 |
| Tabelle 9.11-3: | Mögliche Teilprozesse und Kostentreiber des Hauptprozesses „Ausgangssendung abwickeln“ | 480 |
| Tabelle 9.11-4: | Ermittlung der Prozesskostensätze auf Teilprozessebene | 481 |
| Tabelle 9.11-5: | Beispiele für die Ermittlung von Prozesskostensätzen im direkten Bereich..... | 481 |
| Tabelle 9.11-6: | Teilprozesskostensätze pro Kostenstelle..... | 482 |
| Tabelle 9.11-7: | Beispielrechnung 1..... | 482 |
| Tabelle 9.11-8: | Beispielrechnung 2..... | 483 |
| Tabelle 9.11-9: | Beispielrechnung 3..... | 483 |
| Tabelle 9.12-1: | Selbsteintrittsquote und Bruttomarge..... | 489 |

- der Gerichtshof der Europäischen Union
- die Europäische Zentralbank
- der Rechnungshof

Zur Erfüllung der Aufgaben der EU können ihre Organe nach Maßgabe des AEUV unterschiedliche Rechtsakte erlassen:

Verordnungen:

Diese entsprechen den Gesetzen im nationalen Recht. Verordnungen der EU sind als supranationales Recht in den Mitgliedsländern unmittelbar gültig. Es ist damit keine Überführung solcher Regelungen in die nationalen Rechtsordnungen erforderlich. Verordnungen von bedeutendem Inhalt werden i. d. R. gemeinsam vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassen (sogenannte „Basisrechtsakte“ oder „Grundverordnungen“). Die Kommission kann zur Ergänzung oder Änderung nicht wesentlicher Vorschriften sogenannte „delegierte Rechtsakte“ sowie „Durchführungsrechtsakte“ als Verordnungen erlassen.

Richtlinien:

Hier handelt es sich um Festlegungen, die für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet sind, in ihrer inhaltlichen Zielstellung Verbindlichkeit besitzen. Die konkrete Umsetzung der Inhalte von Richtlinien bleibt jedoch den Staaten selbst überlassen. Daher wird stets eine Umwandlung in nationale Rechtsakte erforderlich.

Beschlüsse:

Diese besitzen für den bezeichneten Adressatenkreis Verbindlichkeit, bedürfen ggf. auch einer weiteren Umsetzung.

Empfehlungen und Stellungnahmen:

Derartige Akte haben keine Rechtsverbindlichkeit. Ihre Bedeutung liegt primär auf politischem Gebiet.

In jüngster Zeit spielen Leitlinien der Europäischen Kommission eine zunehmende Rolle. Diese geben für die Zollbehörde und die Wirtschaftsbeteiligten Orientierungen zur einheitlichen Auslegung und Anwendung des Unionsrechts, stellen aber selbst kein Recht dar.

Hinweis

Im Zollbereich sind Verordnungen die wichtigsten Rechtsakte.

Ihre Verbindlichkeit erstreckt sich unmittelbar auf jene, die an Warenbewegungen über die Zollgrenzen der EU beteiligt sind. Folglich ist es für den auf diesem Gebiet tätigen Spediteur wichtig, die einschlägigen Regelungen in ihren Grundzügen zu kennen.

Seit 1.5.2016 ist der **Unionszollkodex** als die zentrale Rechtsnorm des Europäischen Zollrechts mit Gültigkeit in allen Mitgliedstaaten der EU anwendbar. Bei ihm handelt es sich um den sogenannten „Basisrechtsakt“. Zur weiteren Ausgestaltung des UZK wurden gleichzeitig weitere Rechtsakte erlassen:

- die **Delegierte Verordnung**, abgekürzt: **UZK-DA** (DA = „Delegated Act“): Verordnung (EU) 2015/2446 vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung des UZK
- die **Durchführungsverordnung**, abgekürzt: **UZK-IA** (IA = „Implementing Act“): Verordnung (EU) 2015/2447 vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung der Bestimmungen des UZK
- eine delegierte Verordnung mit **Übergangsbestimmungen**, abgekürzt: **UZK-TDA** (TDA = „Transitional Delegated Act“): Verordnung (EU) 2016/341 vom 17. Dezember 2015 zur Ergän-

zung des UZK hinsichtlich der Übergangsbestimmungen für bestimmte Vorschriften des Zollkodex der Union, für den Fall, dass die entsprechenden elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind

Hinweis

UZK, UZK-DA und UZK-IA sind identisch gegliedert. Dies erleichtert das Auffinden ergänzender Regelungen und detaillierter Verfahrensvorschriften in diesen beiden Rechtsakten.

Der UZK beinhaltet insgesamt neun Titel.

Titel I: Allgemeine Vorschriften (Art. 1-55)

Der erste Titel des UZK befasst sich mit dem Geltungsbereich der zollrechtlichen Vorschriften, dem Auftrag des Zolls und einigen Begriffsbestimmungen. Daneben werden die Rechte und Pflichten von Personen nach den zollrechtlichen Vorschriften beschrieben. Zentral ist die Regelung des Art. 6 Abs. 1 UZK. Danach erfolgen der nach den zollrechtlichen Vorschriften erforderliche Austausch von Informationen zwischen Wirtschaftsbeteiligten und Zollbehörden und die erforderliche Speicherung dieser Informationen ausschließlich mit Mitteln der elektronischen Datenverarbeitung. Anmeldungen, Anträge oder ähnliches müssen also grundsätzlich IT-unterstützt erfolgen. Die papiermäßige Abfertigung soll eine seltene Ausnahme bleiben und ist nur noch in einer Übergangszeit möglich. Für die Tätigkeit des Spediteurs ist die Regelung der Stellvertretung in Art. 18 UZK von großer praktischer Bedeutung (siehe Kapitel 1.5.3). Titel I befasst sich des Weiteren mit dem Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (siehe Kapitel 1.3.6).

Titel II: Grundlagen für die Einfuhr- und Ausfuhrabgaben sowie für die Anwendung der sonstigen im Warenverkehr vorgesehenen Maßnahmen (Art. 56-76)

Hier sind die grundlegenden Regelungen enthalten, die Einfluss auf die Höhe von zu entrichtenden Einfuhrabgaben haben. In Art. 56 Abs. 1 UZK wird der Gemeinsame Zolltarif für anwendbar erklärt (vgl. dazu Kapitel 1.12). Art. 60 ff. UZK regeln den Warenursprung (vgl. dazu Kapitel 1.13). Art. 69 ff. UZK enthalten Regelungen über den Zollwert. Dieser bestimmt sich in erster Linie auf der Grundlage des Transaktionswerts (vgl. dazu Kapitel 1.11).

Titel III: Zollschild und Sicherheitsleistung (Art. 77-126)

Titel III befasst sich mit dem Entstehen der Zollschild und eventuellen Sicherheitsleistungen. Auch die Erhebung, Entrichtung, Erstattung und der Erlass des Einfuhr- oder Ausfuhrabgabebetrags sowie das Erlöschen der Zollschild werden hier geregelt (vgl. dazu Kapitel 1.10).

Titel IV: Verbringen von Waren in das Zollgebiet der Union (Art. 127-152)

Die Vorschriften beinhalten Pflichten der Beteiligten beim Verbringen von Waren in das Zollgebiet der Union (vgl. im Detail Kapitel 1.4). Für Waren, die in das Zollgebiet der Union verbracht werden, ist eine summarische Eingangsmeldung abzugeben. Waren, die in das Zollgebiet der Union verbracht werden, unterliegen ab dem Zeitpunkt ihres Eingangs der zollamtlichen Überwachung und können Zollkontrollen unterzogen werden. Wer Waren in das Zollgebiet verbringt, hat diese unverzüglich und ggf. nach Maßgabe der von den Zollbehörden festgelegten Einzelheiten auf dem von ihnen bezeichneten Verkehrsweg zu einer Zollstelle oder zu einem anderen bezeichneten oder zugelassenen Ort oder in eine Freizone zu befördern. Im Anschluss daran hat eine Gestellung zu erfolgen. Ab diesem Zeitpunkt befinden sich die Waren in der sogenannten vorübergehenden Verwahrung.

eingeführt werden müssen. Eine Ausnahme besteht für Waren des Abschnitts XVI des Zolltarifs. Hier können die Bestimmungen der AV 2 a) bei entsprechendem Antrag auch auf Maschinen angewendet werden, die in Teilsendungen ein- oder ausgehen. Die einzelnen Teile einer zerlegten oder noch nicht zusammengesetzten Ware müssen ferner so beschaffen sein, dass sie auch rein technisch zusammensetzbar und passfähig sind. Die Teile müssen sich zudem zahlenmäßig entsprechen. Unvollständige oder unfertige Waren müssen bereits die wesentlichen Beschaffenheitsmerkmale der vollständigen oder fertigen Ware aufweisen. Dies liegt insbesondere dann vor, wenn das äußere Erscheinungsbild der vollständigen oder fertigen Ware entspricht oder wenn namentlich im technischen Bereich die wichtigsten funktionsnotwendigen Komponenten vorhanden sind. Hinsichtlich zerlegter oder noch nicht zusammengesetzter Waren weicht die AV 2 a) vom Subsidiaritätsgrundsatz der AV 1 ab, indem solche Waren eben nicht als eine Vielzahl von Teilen, sondern vielmehr wie die zusammengesetzten Waren eingereiht werden.

Die AV 2 a) trifft auch für Kombinationen der oben genannten Anwendungsfälle zu, so z. B. für zerlegte unvollständige Waren usw.

Mit der AV 2 b) erfolgt eine Erweiterung von Positionswortlauten dahingehend, dass auch Waren aufgenommen werden, die nur teilweise aus dem im Positionswortlaut bezeichneten Stoff bestehen.

Allgemeine Vorschrift 2 b):

Jede Anführung eines Stoffes in einer Position gilt für diesen Stoff sowohl in reinem Zustand als auch gemischt oder in Verbindung mit anderen Stoffen. Jede Anführung von Waren aus einem bestimmten Stoff gilt für Waren, die ganz oder teilweise aus diesem Stoff bestehen. Solche Mischungen oder aus mehr als einem Stoff bestehenden Waren werden nach den Grundsätzen der Allgemeinen Vorschrift 3 eingereiht.

So ist z. B. ein Ziergegenstand, der zum Teil aus Holz und zum Teil aus unedlem Metall besteht, sowohl von Pos. 4420 als auch von Pos. 8306 erfasst. Es entsteht eine **Positionskonkurrenz**. Solche Konkurrenzen können neben der differenzierten stofflichen Beschaffenheit aber auch andere Ursachen haben.

► **Beispiel**

Ein Bremsbelag für einen Pkw ist in bestimmten Fällen zunächst sowohl ein Reibungsbelag der Pos. 6813 als auch Teil eines Pkw der Pos. 8708. Da jedoch im Endergebnis immer nur eine Position des Zolltarifs zutreffend sein kann, wird hier eine Regel zur Konkurrenzauflösung benötigt.

Positionskonkurrenzen können auch bei Waren entstehen, die körperlich zwar ein Ganzes bilden, letztlich aber aus zwei oder mehreren Bestandteilen bestehen.

► **Beispiel**

In einem gemeinsamen Gehäuse befinden sich zugleich eine Mikrowelle der Pos. 8516 und ein Rundfunkempfangsgerät der Pos. 8527.

Die Auflösung der bestehenden Positionskonkurrenzen regelt die Allgemeine Vorschrift 3.

Allgemeine Vorschrift 3:

Kommen für die Einreihung von Waren bei Anwendung der Allgemeinen Vorschrift 2 b) oder in irgendeinem anderen Fall zwei oder mehr Positionen in Betracht, so wird wie folgt verfahren:

- a) Die Position mit der genaueren Warenbezeichnung geht den Positionen mit allgemeiner Warenbezeichnung vor. Zwei oder mehr Positionen, von denen sich jede nur auf einen Teil der in einer gemischten oder zusammengesetzten Ware enthaltenen Stoffe oder nur auf einen oder mehrere Bestandteile einer für den Einzelverkauf aufgemachten Warenszusammenstel-

lung bezieht, werden im Hinblick auf diese Waren als gleich genau betrachtet, selbst wenn eine von ihnen eine genauere oder vollständigere Warenbezeichnung enthält.

- b) Mischungen, Waren, die aus verschiedenen Stoffen oder Bestandteilen bestehen, und für den Einzelverkauf aufgemachte Wareneinzelstellungen, die nach der Allgemeinen Vorschrift 3 a) nicht eingereiht werden können, werden nach dem Stoff oder Bestandteil eingereiht, der ihnen ihren wesentlichen Charakter verleiht, wenn dieser Stoff oder Bestandteil ermittelt werden kann.
- c) Ist die Einreihung nach den Allgemeinen Vorschriften 3 a) und 3 b) nicht möglich, wird die Ware der von den gleichermaßen in Betracht kommenden Positionen in dieser Nomenklatur zuletzt genannten Position zugewiesen.

Zum oben genannten Beispiel (Bremsbeläge) wäre die Konkurrenzauflösung über die AV 3 a) im Vergleich der Positionswortlaute zu realisieren:

Pos. 6813: „Reibungsbeläge...nicht montiert, für Bremsen...“

Pos. 8708: „Teile...für Kraftfahrzeuge...“

Der Wortlaut der Pos. 6813 bezeichnet offensichtlich die Ware genauer als der Wortlaut der Pos. 8708. Damit ist allein die Pos. 6813 zutreffend.

Bei dem oben genannten Ziergegenstand bliebe zu ermitteln, welcher der beiden Stoffe charakterverleihend und damit für die Einreihung bestimmend ist.

Die AV 3 b) regelt u. a. die Einreihung von Wareneinzelstellungen. Dabei handelt es sich um zwei oder mehr verschiedene Waren, die der Befriedigung eines Bedarfs oder der Ausübung einer Tätigkeit dienen und die für den Einzelverkauf aufgemacht sind. Solche Wareneinzelstellungen werden nach dem Bestandteil eingereiht, der für die gesamte Zusammenstellung charakterverleihend ist.

Die geforderte Befriedigung eines speziellen Bedarfs oder die Ausübung einer Tätigkeit setzen einen sachlichen Zusammenhang zwischen den einzelnen Bestandteilen der Zusammenstellung voraus. Sind Komponenten enthalten, die diesem Zweck nicht dienen, ist grundsätzlich eine getrennte Einreihung der einzelnen Waren vorzunehmen.

Aufmachung für den Einzelverkauf bedeutet in den meisten Fällen eine gemeinsame Verpackung. Allerdings ist in Ausnahmen auch zulässig, dass für die Wareneinzelstellung mehrere Packstücke verwendet werden, sofern deren Zusammengehörigkeit an objektiven Kriterien, wie z. B. der Beschriftung, sichtbar wird.

► Beispiele

- Videomonitor der Pos. 8528 und Überwachungskamera der Pos. 8525, gemeinsam in einem Karton verpackt
Die Einreihung erfolgt nach AV 3 b) in Pos. 8528, sofern der Monitor den Charakter der gesamten Zusammenstellung bestimmt. Hier sind Indikatoren wie Wert oder Bedeutung für die Verwendung der Gesamtzusammenstellung zu nutzen.
- Set aus einer Mütze der Pos. 6505, einem Paar Handschuhe der Pos. 6116 und einem Schal der Pos. 6117, gemeinsam in einer Klarsichttüte verpackt
Charakterverleihend wird hier im Regelfall und in Abhängigkeit von der Beschaffenheit der weiteren Bestandteile die Mütze sein. Das gesamte Set wäre dann in Pos. 6505 einzureihen.
- Hingegen ist bei einem Besteckkasten, bestehend aus Messern der Pos. 8211 sowie Gabeln und Löffeln der Pos. 8215 keine Einreihung nach AV 3 b) möglich. Hier existiert mit der Anm. 3 Kap. 82 eine Spezialregelung, welche die Anwendung der AV 3 unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsgrundsatzes aus der AV 1 verbietet. In der Folge dieser Anmerkung sind derartige Waren in Pos. 8215 einzureihen.

4 Finanzielle Verrichtungen und Warenbegleitpapiere

4.1 Vorlage, Inkasso, Nachnahmen

Hubert Valder

Zu den Verrichtungen, die der Spediteur bei der Besorgung und Durchführung von Güterbeförderungen auszuführen hat, gehören auch finanzielle Leistungen verschiedener Art. Sie stehen im Zusammenhang entweder mit der Aufbringung der Mittel, die bei der Abwicklung des Speditionsvertrags der Spediteur an Frachtführer (Fracht und Auslagen), staatliche Stellen (Zölle, Einfuhrumsatzsteuer) oder sonstige Dritte (z.B. Versicherungsprämien) zahlt, oder mit der Einziehung von Nachnahmen, die den Warenwert oder die auf der Sendung ruhenden Frachtkosten betreffen. Im ersten Fall verauslagt der Spediteur für seinen Auftraggeber Geld, d.h., er tritt in Vorlage und verlangt anschließend die verauslagten Gelder im Wege des Aufwendungsersatzes zurück. Im zweiten Fall zieht er Forderungen seines Auftraggebers ein, die er entweder an seinen Auftraggeber auskehrt oder im Wege der Aufrechnung nutzt, um seine Entgeltforderung auszugleichen. Darüber hinaus wirkt der Spediteur auch im Akkreditivverfahren mit.

Für diese finanziellen Verrichtungen, bei denen es sich i. d. R. um Nebenleistungen zum Speditionsvertrag handelt, steht dem Spediteur eine Vergütung zu. Anspruchsgrundlage ist insofern § 453 Abs. 2 HGB. Soweit in dieser Bestimmung nur von der Zahlung einer Vergütung die Rede ist, fällt hierunter auch der Begriff der Provision, wie er heute noch in § 354 HGB verwendet wird. Gerade diese Bestimmung ist bei der Berechnung der Vergütung für die oben beschriebenen finanziellen Verrichtungen von Bedeutung, weil in dieser Bestimmung gesagt wird, dass derjenige, der in Ausübung seines Handelsgewerbes für einen anderen Geschäfte besorgt oder Dienste leistet, dafür auch ohne Verabredung Provision nach den am Ort üblichen Sätzen fordern kann. Das bedeutet, dass in allen Fällen, wo keine ausdrückliche Vergütung für die Erbringung dieser finanziellen Verrichtungen vereinbart wurde, sich aus § 354 HGB ein Provisionsanspruch des Spediteurs ergibt. Diese gesetzliche Bestimmung bringt damit zutreffend zum Ausdruck, dass ein Kaufmann grundsätzlich seine Dienstleistungen nur gegen Entgelt erbringt. Leistungen, die häufig unter Hinweis auf diese Bestimmung abgerechnet werden, sind Verzollungs-, Nachnahme-, Vorlage-, Versicherungs- und Pfandverkaufsprovisionen. Arbeitet der Spediteur nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017), können diese Ansprüche durch Ziffer 16 ADSp 2017 eingeschränkt sein. Denn der Spediteur muss alle zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe vorhersehbaren Kosten in seiner Kalkulation berücksichtigen. Unterläuft ihm ein Kalkulationsfehler, kann er keine zusätzliche Vergütung verlangen.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

Der Spediteur tritt in **Vorlage**, wenn er die auf ankommenden Gütern ruhenden Frachten, Wertnachnahmen, Zölle und Spesen auslegt. Er ist hierzu ermächtigt, jedoch nicht verpflichtet (Ziffer 17.2 ADSp). In jedem Fall muss der Spediteur bei Vorliegen eines Auftrags die von einem Frachtführer oder einem anderen Spediteur angelieferten Güter in Empfang nehmen; die darauf ruhenden Kosten kann, muss er aber nicht begleichen. Handelt es sich um eine ständige Geschäftsverbindung mit einem Auftraggeber, der in der Vergangenheit stets seinen Zahlungsverpflichtungen nachgekommen ist, wird er für Kosten, soweit er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte, in Vorlage treten. Vorsicht ist hier geboten, wenn der Spediteur nicht durch die Transportabwicklung bedingte Kosten vorlegen soll, so zum Beispiel bei **Wertnachnahmen** (s. u.). Hier kann eine Rückfrage beim Auftraggeber (ggf. auch beim Empfänger) ratsam

sein, insbesondere dann, wenn der Nachnahmebetrag augenscheinlich nicht mit dem Wert der Sendung in Einklang zu stehen scheint.

Der Spediteur tritt auch in Vorlage, wenn er im Rahmen der Abwicklung von Speditionsverträgen für ausgehende Güter Leistungen vorfinanziert. Je nach Art und Umfang des zu versendenden Gutes, der Lieferbedingungen und der dem Spediteur übertragenen Aufgaben sind von diesem oftmals beachtliche finanzielle Mittel einzusetzen. Diese Vorlagen können bspw. resultieren aus: Verpackungs- und Markierungskosten, Vortransportkosten zum Verschiffungshafen, Umschlagskosten, Seefrachten, Löschkosten im Bestimmungshafen, Zoll-, Steuerabgaben und sonstige Gebühren (immer häufiger auch Sicherheitsgebühren), Versicherungsprämien, Sicherheitsleistungen, Anschlusstransportkosten bis zum Bestimmungsort etc.

Auch wenn es weitgehend üblich ist, dass der Spediteur solche Vorlagen leistet, so ist er doch nicht verpflichtet, dies zu tun. Denn vom Spediteur kann insbesondere beim Auflaufen größerer Auslagen nicht verlangt werden, dass er in Vorlage tritt. Dies gilt insbesondere dann, wenn dies die finanzielle Leistungsfähigkeit des Spediteurs beeinträchtigen würde oder ihm das Zahlungsausfallrisiko zu groß erscheint. Das gilt ebenso in den Fällen, in denen auch Auslagen auf dem Gut ruhen, die dem Spediteur dem Grunde oder der Höhe nach bedenklich erscheinen oder in denen der Spediteur dem Auftraggeber eine Entscheidung darüber überlassen will, ob solche Vorlagen geleistet werden sollen oder nicht. In all diesen Situationen ist es verständlich, dass der Spediteur für diese Auslagen Vorschüsse von seinem Auftraggeber verlangt (§ 669 BGB).

Des Weiteren enthält auch Ziffer 17.3 ADSp 2017 eine Klausel, die den Spediteur schützt. Denn nach dieser Bestimmung hat der Auftraggeber den Spediteur auf Aufforderung von Aufwendungen wie Frachtforderungen, Beiträgen zu Haverieverfahren, Zöllen, Steuern und sonstigen Abgaben, die an den Spediteur zum Beispiel als Verfügungsberechtigter oder Besitzer fremden Guts gestellt werden, sofort zu befreien.

Dort, wo der Spediteur Beträge für seinen Auftraggeber verauslagt, wird er die verauslagten Beträge seinem Auftraggeber „in Rechnung stellen“. Von ihrem rechtlichen Charakter her handelt es sich hierbei aber nicht um eine Vergütung, sondern der Spediteur macht seinen Anspruch auf Erstattung von Auslagen gegen seinen Auftraggeber geltend. Anspruchsgrundlage ist insoweit die in den §§ 670, 675 BGB enthaltene gesetzliche Regelung, die als spezielle Anspruchsgrundlage auch Eingang in die ADSp gefunden hat. Denn Ziffer 17.1 ADSp 2017 bestimmt, dass der Spediteur Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen hat, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte und nicht zu vertreten hat. Dieser allgemeine Aufwendungsersatzanspruch erhält in Ziffer 17.2 ADSp 2017 noch eine spezielle Ausgestaltung für die Fälle, in denen der Spediteur Gut in Empfang nimmt. Danach ist der Spediteur ermächtigt, auf dem Gut ruhende Frachten, Wertnachnahmen, Zölle, Steuern und sonstige Abgaben sowie Spesen auszulegen, wenn er den Auftrag hat, ankommendes Gut in Empfang zu nehmen.

Für die finanziellen Verrichtungen, die der Spediteur auszuführen hat, steht ihm eine Vergütung zu. Anspruchsgrundlage ist insofern § 453 Abs. 2 HGB. Soweit in dieser Bestimmung nur von der Zahlung einer Vergütung die Rede ist, fällt hierunter auch der Begriff der **Provision**, wie er heute noch in § 354 HGB verwendet wird. Gerade diese Bestimmung ist bei der Berechnung der Vergütung für die oben beschriebenen finanziellen Verrichtungen von Bedeutung, weil in dieser Bestimmung gesagt wird, dass derjenige, der in Ausübung seines Handelsgewerbes für einen anderen Geschäfte besorgt oder Dienste leistet, dafür auch ohne Verabredung Provision nach dem am Ort üblichen Sätzen fordern kann. Das bedeutet, dass in allen Fällen, wo keine ausdrückliche Vergütung für die Erbringung dieser finanziellen Verrichtungen vereinbart wurde, sich aus § 354 HGB ein Provisionsanspruch des Spediteurs ergibt. Diese gesetzliche Bestimmung bringt damit zutreffend zum Ausdruck, dass ein Kaufmann grundsätzlich seine Dienstleistungen nur gegen Entgelt erbringt.

sonelle und finanzielle Ressourcen, bedarf einer guten Vorbereitung, viel Know-how im Bereich der Prozesse und über die am Markt befindlichen Softwareprodukte, sowie Erfahrung im Projektmanagement.

Vor der Entscheidung muss man sich zunächst im Klaren sein, was mit der neuen Software erreicht werden soll. Erst dann kann mit der Auswahl eines Produktes begonnen werden. Wichtige Fragestellungen bei der Auswahl sind:

- Welche Potenziale können mit der IT-Lösung erzielt werden?
- Was kostet die Lösung (Kosten-/Nutzen-Analyse)?
- Wie stabil und sicher ist die neue Lösung?
- Wie flexibel und zukunftssicher ist die Architektur der Lösung (Eignung für die Digitalisierung)?
- Wie verlässlich ist der Anbieter?
- Wie kann eine möglichst reibungslose Migration vom „Altsystem“ zum Zielsystem erreicht werden?

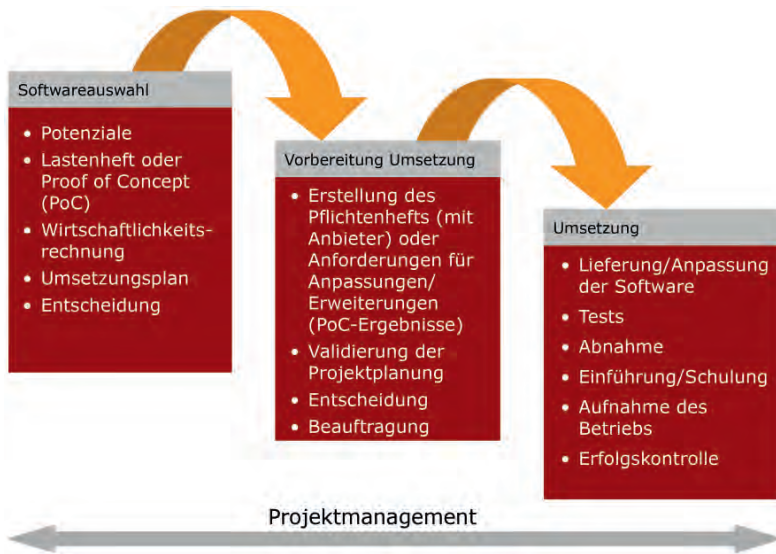


Abb. 7.7-1: Vorgehen bei der Softwareauswahl und Implementierung Quelle: Eigene Darstellung

7.7.1 Betrachtung der (IT-)Kosten

Die Betrachtung der IT-Kosten differiert sehr deutlich zwischen den „klassischen“ Speditionen, die seit Jahren erfolgreich am Logistikmarkt teilnehmen, und den neuen „Online-Speditionen“.

Die „klassischen“ Speditionen schauen meist nur auf die reinen IT-Kosten: Was kostet mich im Jahr meine IT-Abteilung (oder externe Dienstleister) inkl. der Abschreibung und Wartung der eingesetzten Software? Bei vielen Logistikunternehmen ist insbesondere das TMS schon etliche Jahre im Einsatz, die Lizenzen sind bereits „abgeschrieben“ und die IT-Kosten so vergleichsweise niedrig.

Aber vermeintlich niedrige IT-Kosten deuten häufig darauf hin, dass fehlende Funktionalitäten im IT-System durch Mitarbeiter in den Fachabteilungen „in Handarbeit“ ausgeglichen werden müssen. Die zusätzlich benötigte Arbeitszeit wird aber meistens nicht den IT-Kosten zugeordnet. Eine „schlechte IT-Unterstützung“ führt regelmäßig zu einer Verlagerung der Kosten in die

operativen Abteilungen. Aufwände, die man in der IT an z.B. einer nicht realisierten Funktionserweiterung spart, können so zu enormen Folgekosten führen. Aus diesem Grund muss immer eine Kosten-/Nutzenanalyse über alle IT-Systeme, Abteilungen und Prozesse hinweg erfolgen, wenn eine Software neu eingeführt oder erweitert werden soll.

Die „Online-Speditionen“ als neue Player am Markt sehen die IT-Führerschaft als ihr Geschäftsmodell und dadurch einen klaren Wettbewerbsvorteil. Hier steht der IT-Nutzen im Vordergrund, nicht die IT als Kostenfaktor.

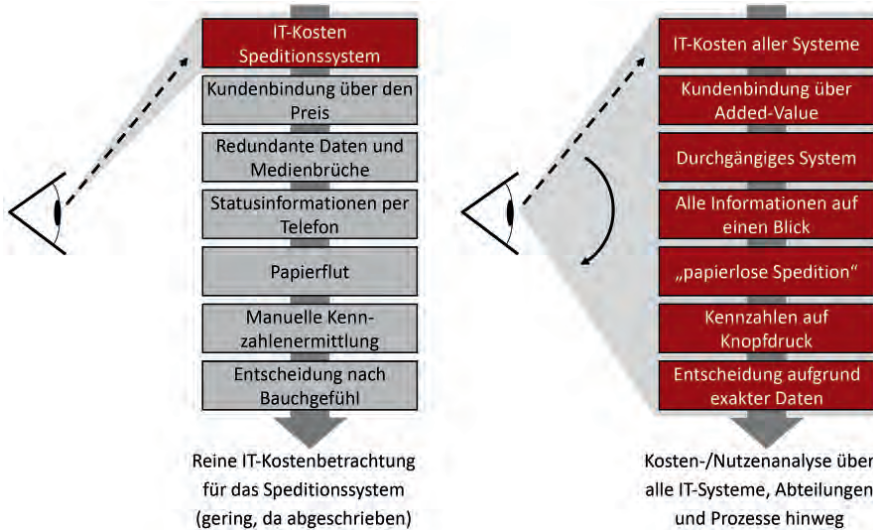


Abb. 7.7-2: IT-Kostenbetrachtung vs. ganzheitliche Betrachtung

Quelle: Eigene Darstellung

7.7.2 Handlungsalternativen am Beispiel Speditionssoftware

Die Messlatte für den Erfolg einer Einführung neuer Software sollte immer die Steigerung der Durchgängigkeit und Automatisierung von Prozessen und somit eine Effizienzsteigerung sein.

Dieses Zusammenspiel von Prozessen und IT lässt sich z.B. mit einem Prozessreifegrad-Modell (z. B. in Anlehnung an CMMI®) verdeutlichen. Dieses unterscheidet fünf unterschiedliche Reifegrade einer Organisation, von deren Prozessen und der IT-Unterstützung. Viele Transportlogistik-Unternehmen liegen aktuell zwischen Reifegrad 2 und 3. Wesentliche Prozesse sind beschrieben und werden auch mehr oder weniger konsequent in der unternehmerischen Praxis gelebt. Es existieren aber noch zahlreiche „Kopfmonopole“, Medien- und Systembrüche. Viele Dinge werden zudem nicht im Kernsystem (z. B. dem Transportmanagementsystem), sondern mittels Excel oder ähnlicher Nebensysteme erledigt. Im Bereich der Kontraktlogistik erreichen viele Unternehmen – letztlich getrieben von den Kundenanforderungen – bereits einen höheren Reifegrad.

Für die digitale Transformation ist auch in der Transportlogistik ein Reifegrad von mind. 4 erforderlich, um für die Zukunft gewappnet zu sein. Dafür müssen Prozesse durchgängig – ohne Brüche und personenunabhängig – ablaufen, und alle Daten müssen in guter Qualität und entsprechend den Prozessanforderungen zur Verfügung stehen. Das ist mit den heutigen, häufig sehr heterogenen IT-Systemen und -Landschaften in Speditionsunternehmen nur schwer machbar. Mit der Verbesserung der Integration sind in jedem Fall entsprechende IT-Investitionen verbunden.

9.11 Prozesskostenrechnung in Speditions- und Logistikunternehmen

In diesem Teil wird zunächst herausgearbeitet, warum sich gerade Speditionsunternehmen mit Prozesskostenrechnung beschäftigen sollten und wie sie gegen die im Vorkapitel dargestellte klassische Kosten- und Leistungsrechnung abzugrenzen ist.

9.11.1 Besondere Herausforderungen der Kostenrechnung in Speditionen und Logistikunternehmen

Speditionelle und logistische Leistungen sind Dienstleistungen und nicht auf Lager produzierbar. Daher kommt dem zeitlichen Zusammenfallen der Nachfrage nach der Dienstleistung mit deren Erbringung besondere Bedeutung zu. Um aber stets leistungsbereit zu sein, muss der Logistikdienstleister bestimmte Ressourcen vorhalten, wie z. B. das Umschlaglager, Fahrzeuge, Büroräume und Mitarbeiter.

Betrachtet man die vorzuhaltenden Ressourcen als Kosten, so fallen diese – unabhängig von ihrer tatsächlichen Beschäftigung – meist in gleicher Höhe an: Es handelt sich um Fixkosten (vgl. Kapitel 9.9). Fixkosten sind für das Unternehmen kritisch, weil sie sich nicht ändern, wenn die Beschäftigung und damit die Erlöse sinken. Das nachfolgende Beispiel zeigt, wie schon eine geringe Veränderung der Beschäftigung (Rückgang über Weihnachten/Neujahr um knapp 30 %) aus einem profitablen in einen defizitären Betrieb machen kann.

| Kostenart | Okt. | Nov. | Dez. | Jan. |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Linien/Hauptlaufkosten | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 |
| Lagerkosten | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Vorlaufkosten (5 Fahrzeuge) | 1.200 | 1.200 | 1.200 | 1.200 |
| Verwaltungskosten | 1.800 | 1.800 | 1.800 | 1.800 |
| Gesamtkosten Betrieb | 5.500 | 5.500 | 5.500 | 5.500 |
| Anzahl Sendungen | 55 | 50 | 45 | 40 |
| durchschnittl. Erlöse/Sendung | 120 | 120 | 120 | 120 |
| Gesamterlöse Betrieb | 6.600 | 6.000 | 5.400 | 4.800 |
| Ergebnis | 1.100 | 500 | -100 | -700 |

Tab. 9.11-1: Betriebsergebnis in Abhängigkeit von der Beschäftigung Quelle: Eigene Darstellung

Weil Fixkosten Gemeinkosten sind, ist es im speditionellen Umfeld kostenrechnerisch nicht möglich, sie einzelnen Leistungen, also z. B. einer abgewickelten Sendung, zuzurechnen. Der Anteil der Fixkosten an den gesamten Kosten ist freilich vom jeweiligen Tätigkeitsbereich der Spedition abhängig. So wird ein klassischer Spediteur i. S. d. § 453 Abs. 1 HGB naturgemäß eine geringere Fixkostenbelastung aufweisen als ein Sammelgutspediteur, der neben den Büroräumen auch Umschlagsflächen und Fahrzeuge zur Leistungserstellung vorhält. Noch höher wird der Fixkostenanteil bei Logistikdienstleistern mit großen Lagerflächen. Daraus ergibt sich: Ein hoher Anteil fixer Gemeinkosten und geringe Einzelkostenanteile kennzeichnen die Kostenstruktur vieler logistischer Dienstleister und machen sie anfällig bei Beschäftigungsschwankungen.

Typisch für Logistikdienstleister ist auch, dass externe Faktoren Einfluss auf die Leistungserstellung und Ressourcenauslastung haben. Die Art der Colli, aus denen eine Sendung besteht (z. B. Paletten, Einzelkartons oder lose Packstücke) beeinflusst die Möglichkeiten, den Umschlag zu automatisieren und hat damit auch Einfluss auf die Kostenstrukturen. Damit ein Spediteur die Auswirkungen solcher Einflüsse überhaupt beurteilen und entsprechende Maßnahmen ergreifen kann, benötigt er Transparenz über diese Zusammenhänge. Dazu kann die Kostenrechnung beitragen. In Logistikunternehmen existiert eine Vielzahl möglicher Bezugsgrößen, auf die Gemeinkosten bezogen werden können. Im Nahverkehr könnten dies z. B. der Stopp, das Sendungsgewicht, die Entfernung, der beanspruchte Laderaum oder eine Kombination aus diesen Bezugsgrößen sein. Die für die jeweilige Situation relevanten Bezugsgrößen zu identifizieren ist für die Aussagekraft der Kostenrechnung sehr bedeutsam.

Eine weitere Besonderheit von Logistikunternehmen ist die sogenannte verbundene Leistungserstellung. Werden auf einem Hauptlauf gleichzeitig mehrere Sendungen durch ein Fahrzeug befördert, so können die Kosten für das Fahrzeug nur über einen Schlüssel auf die einzelnen Sendungen (Kostenträger) verteilt werden. Es handelt sich also auch hier um **Kostenträger-Gemeinkosten**, die den einzelnen Sendungen über möglichst plausible Schlüssel zugeordnet werden müssen. Die Auswahl des entsprechenden Schlüssels (z. B. 100-kg-Sätze, Stellplatz- oder Lademetersätze) beeinflusst die Ergebnisse der Kostenrechnung und ist somit entscheidend für deren Aussagefähigkeit. Es ist stets der Schlüssel auszuwählen, der eine möglichst verursachungsgerechte Kostenzuordnung (**Allokation**) erlaubt.

Die aufgeführten Beispiele verdeutlichen die Herausforderungen, vor denen die Kostenrechnung in Speditionen steht. Dies bezieht sich insbesondere auf die **verursachungsgerechte Verrechnung der (Gemein-)Kosten**. Die Prozesskostenrechnung kann hierbei ein wichtiges Hilfsmittel sein.

9.11.2 Kritik an der „traditionellen“ Kostenrechnung

Fixkosten lassen sich nicht unmittelbar einer einzelnen Leistung zurechnen. Für kurzfristige Entscheidungen, bei denen die Fixkosten nicht entscheidungsrelevant sind, wird deshalb häufig auf die Teilkostenrechnung zurückgegriffen (vgl. Kapitel 9.10).

Gerade wegen der zentralen Bedeutung der fixen Gemeinkosten für den Spediteur ergibt sich aber eine Vielzahl von Fragestellungen, bei denen teilkostenorientierte Ansätze nicht ausreichen und Vollkosten relevant sind.

Die „traditionelle“ (Voll-)Kostenrechnung konstruiert Beziehungen zwischen Kostenträgern (z. B. Sendungen) und Gemeinkosten über volumenorientierte (Wert- oder Mengen-)Schlüssel. Solche Schlüssel können Wertschlüssel (z. B. Abteilungsumsatz) oder Mengenschlüssel (z. B. Tonnage) sein. Schlüsselungen können an vier Stellen auftreten:

- Beim Übergang von der Kostenarten- in die Kostenstellenrechnung müssen Kostenstellen-gemeinkosten auf mehrere Kostenstellen verteilt werden (z. B. Miete anhand der durch die Abteilungen genutzten Büroflächen).
- Bei der Verteilung der Kosten von Hilfskostenstellen auf die Hauptkostenstellen (z. B. Umlage der Kosten der Lademittelabteilung auf die einzelnen Hauptkostenstellen).
- Beim Leistungsausgleich zwischen den Hauptkostenstellen (z. B. Leistungsverrechnung zwischen der Disposition Nahverkehr und dem Sammelgutausgang). Dies geschieht entweder im Zuge der innerbetrieblichen Leistungsverrechnung (vgl. Kapitel 9.7.3) oder durch pauschale Schlüsselungen.
- Beim Übergang von der Kostenstellen- in die Kostenträgerrechnung, indem plausible Schlüssel für die Belastung der einzelnen Kostenträger (z. B. Speditionsauftrag) mit den Gemeinkosten der Hauptkostenstellen identifiziert werden müssen.

Jeder Logistikdienstleister muss ständig darüber informiert sein, inwieweit die gesetzten Ziele erreicht wurden und ob eine wirtschaftliche und rentable Unternehmenssituation gegeben ist. Ein wichtiges Mittel dazu sind aussagefähige Kennzahlen, die schnell und prägnant Auskunft über die Unternehmensentwicklung geben, Verlustquellen aufdecken, zu Rationalisierungsmaßnahmen anregen und die Ertragsentwicklung offenlegen.

Die Ermittlung richtiger Kennzahlen setzt voraus, dass die Buchhaltung, die Kostenrechnung und betriebsinterne Auswertungen aufeinander abgestimmt sind und aktuelle und aussagefähige Informationen liefern. Kennzahlen erhalten ihren vollen Wert für den Unternehmer dann, wenn sie periodisch erstellt und verglichen werden. Bei genügender Erfahrung können sie als Planzahlen oder Budgets für zukünftige Perioden vorgegeben werden und lassen damit einen permanenten Soll-/Ist-Vergleich zu.

9.12.1 Wesentliche Kennzahlenarten

Kennzahlen sind Zahlen, die quantitativ erfassbare Sachverhalte in konzentrierter Form darstellen (vgl. zum Folgenden Lohre/Baumann 2007, S. 103 ff. und die dort angegebene Literatur). Mit Kennzahlen versucht man bewusst, die komplexen betrieblichen Zusammenhänge zu verdichten, um schnell und aussagekräftig über einzelne Bereiche informieren zu können. Insofern lassen sich Kennzahlen vielleicht mit dem Blutbild eines Menschen vergleichen, das auch Rückschlüsse auf sein Befinden und erste Vermutungen über Ursachen von Problemen zulässt.

Die Adressaten von Kennzahlen finden sich überwiegend innerhalb eines Unternehmens, jedoch können auch bestimmte Adressaten außerhalb des Unternehmens ein berechtigtes Interesse an bestimmten Kennzahlen haben (z. B. Versicherungen, Banken oder die Partner in einer Sammelgut-Kooperation).

Nach ihrer statistischen Form lassen sich Kennzahlen in absolute und relative Kennzahlen unterscheiden (vgl. Abbildung 9.12-1).

Absolute Kennzahlen sind vor allem im Zeitvergleich („wie entwickelt sich eine Position“) sinnvoll, während sich **relative Kennzahlen** vor allem für Branchenvergleiche (sogenannte Benchmarks) eignen.

Nach dem Inhalt können Kennzahlen in Finanzkennzahlen, operative Kennzahlen und strategische Kennzahlen unterteilt werden:

- **Finanzkennzahlen** beschäftigen sich mit der Abbildung der finanziellen Situation des Unternehmens. Dazu gehören bspw. Kennzahlen zur Rentabilität oder zur Liquidität. Da diese Kennzahlen in verschiedenen Branchen Verwendung finden, sind sie sehr gut für branchenübergreifende Vergleiche geeignet.
- **Operative Kennzahlen** dienen der Abbildung des „täglichen Geschäfts“ eines Unternehmens. Sie sind daher auch meist speziell auf eine bestimmte Branche bezogen, eignen sich also gut für Vergleiche innerhalb der Logistikbranche. Je nach Ausprägung der Dienstleistung (z. B. Lagerhaltung und Transport) kann man auch noch weiter spezifizieren.
- **Strategische Kennzahlen** sollen bei der Planung und Steuerung der langfristigen Entwicklung eines Logistikdienstleisters unterstützen. Dazu gehört bspw. der Marktanteil eines Logistikdienstleisters in einem bestimmten Segment.

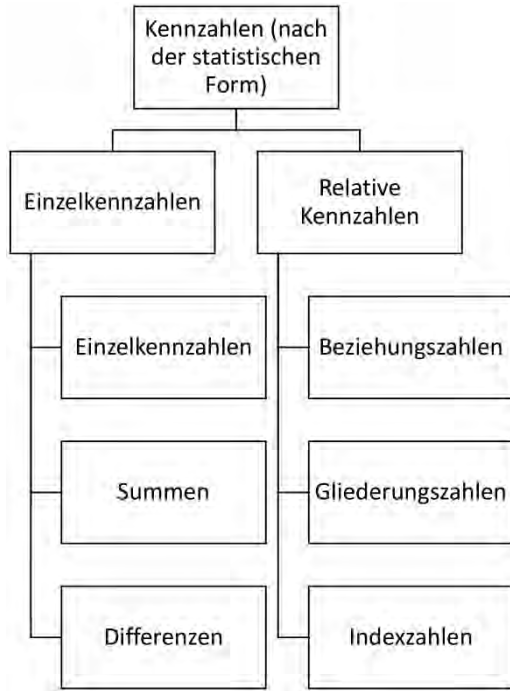


Abb. 9.12-1: Systematisierung von Kennzahlen nach der statistischen Form

Quelle: Eigene Darstellung

Wie bereits dargestellt, geben gut ausgewählte Kennzahlen einen komprimierten, aussagefähigen Einblick in die aktuelle Unternehmenssituation und deren Entwicklung. Dabei kommt es auf Klasse statt Masse an: Es geht nicht darum, all die Kennzahlen zu bilden, die mit den Möglichkeiten moderner IT-Systeme darstellbar sind, denn dann sieht man unter Umständen den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr. Vielmehr ist es wichtig, gezielt solche Kennzahlen auszuwählen, die für die individuelle Beurteilung des Unternehmens die höchste Aussagekraft haben. Dabei kann es durchaus möglich sein, ein Unternehmen mit wenigen, bewusst ausgewählten Kennzahlen verlässlich zu führen. Detaillierte Auswertungen sind – wenn erforderlich – der Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmers zu entnehmen oder lassen sich durch Stichproben ermitteln.

9.12.2 Finanzkennzahlen

In dieser Gruppe handelt es sich vor allem um Indizes, die sich aus dem Jahresabschluss eines Spediteurs entnehmen lassen. Wichtige Zahlen gibt es vor allem im Bereich der Finanzierung (z. B. Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital oder der Verschuldungsgrad).

Von zentraler Bedeutung sind Kennzahlen, die etwas über die Ertragskraft des Unternehmens aussagen. So wird z. B. das Verhältnis zwischen Gewinn (z. B. **EBIT** = Earnings before interest and taxes, dies meint den Jahresüberschuss bereinigt um Zinsen und Steuern) und Umsatz oder eingesetztem Kapital beleuchtet.

Da sich aus diesen Zahlen auch wesentliche Aussagen über die Fähigkeit eines Unternehmens ableiten lassen, offene Kredite zurückzuzahlen, sind insbesondere die Banken an den Werten sehr interessiert bzw. ermitteln sie selbst.

Der **LORENZ** ist seit 65 Jahren ein Garant für Erfolg in der beruflichen Aus- und Fortbildung der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, gleichzeitig ist er ein unentbehrliches Nachschlagewerk für die tägliche Praxis. Auch in Logistikstudiengängen an Hoch- und Fachhochschulen sowie in der Weiterbildung hat der LORENZ einen hohen Stellenwert.

Der in überarbeiteter Neuauflage erschienene **Band 2** beschäftigt sich mit den Mehrwertdienstleistungen (Value-Added-Services), Spezialthemen (u. a. Umsatzsteuer, Gefahrgut, Controlling) und internationalen Aufgabenstellungen der Spedition.

Der **Schwerpunkt der Aktualisierung** dieser 21. Auflage betrifft die Kapitel Zoll und Versicherung. Das europäische Zollrecht hat einen tiefgreifenden Wandlungsprozess durchlaufen, der im Jahre 2016 in den neuen Unionszollkodex mündete, durch den das Zollrecht grundlegend modernisiert wird. Des Weiteren wurde das Kapitel Versicherung unter Berücksichtigung der neuen ADSp 2017 umfassend überarbeitet und an die neuen AGB angepasst.

Ebenso wurden Auswirkungen der neuesten Steuerrechtsprechung für die Praxis im Kapitel Umsatzsteuer eingearbeitet. Das Kapitel Kosten- und Leistungsrechnung wurde um praxisrelevante Fallbeispiele und Kennzahlen erweitert.

Die Kapitel IT, Logistik und Gefahrgut wurden unter Berücksichtigung der neuesten rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen aktualisiert.

Dank des enthaltenen **E-Books** stehen Nutzern eines Endgeräts mit Pdf-Reader (PC, Tablet, Smartphone) die Inhalte des Werks auch elektronisch und mit Suchfunktion zur Verfügung.

ISBN 978-3-96245-159-2



9 783962 451592