

**Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss über das Zollrisikomanagement und die Sicherheit der Lieferkette**

COM(2012) 793 final

(2013/C 327/04)

Berichterstatter: **Antonello PEZZINI**

Die Europäische Kommission beschloss am 18. März 2013, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

*Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss über das Zollrisikomanagement und die Sicherheit der Lieferkette*

COM(2012) 793 final.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 27. Juni 2013 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 491. Plenartagung am 10./11. Juli 2013 (Sitzung vom 10. Juli) mit 168 Stimmen gegen 1 Stimme folgende Stellungnahme:

## 1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Nach Ansicht des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA) ist ein gemeinsames Konzept für das Zollrisikomanagement und die Sicherheit der Lieferkette von zentraler Bedeutung für die Gewährleistung einer einheitlichen und diskriminierungsfreien Anwendung des EU-Rechts durch die zuständigen Behörden im gesamten Gebiet der Zollunion, die gemäß Artikel 3 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union fällt.

1.2 Der EWSA unterstützt ausdrücklich die Vorschläge der Kommission, die darauf gerichtet sind, mittels einer **gemeinsamen Strategie** mit geeigneten IT-Systemen für ein EU-Zollrisikomanagement ein wirksames und effizienteres Risikomanagement der die EU-Grenzen passierenden Warenbewegungen zu gewährleisten.

1.3 Der EWSA stellt mit großer Besorgnis fest, dass es in der Zollunion (die auf die Römischen Verträge von 1957 zurückgeht und 1968 verwirklicht wurde und die basiert auf der gemeinsamen Politik zur Gewährleistung einer einheitlichen Handelszone mit Freizügigkeit und freiem Warenverkehr sowie einer einheitlichen Anlaufstelle für die Zollformalitäten aller Handelspartner auf der Grundlage der Gleichbehandlung) immer noch unterschiedliche Leitlinien und Anwendungsmodalitäten gibt, die ein wirksames und effizientes Zollrisikomanagement verhindern und dadurch die Handelsströme und den freien Warenverkehr innerhalb der EU verlangsamen.

1.4 Der EWSA hält es für wesentlich, die Zollkapazitäten überall in der EU zu verbessern, um ein hochwertiges Risikomanagement in der gesamten Zollunion zu gewährleisten, konkret im Hinblick auf die einheitliche Anwendung von Definitionen, Einstufungen und die Datenerfassung und -übermittlung an die EU-Datenbank nach eindeutigen gemeinsamen Kriterien, die

nach einem einheitlichen System der Qualitätskontrolle überprüft und mit entsprechenden Sanktionen bei Verstößen durchgesetzt werden.

1.5 Der EWSA empfiehlt die Entwicklung gemeinsamer technischer Normen für die homogene Umsetzung eines hochwertigen Risikomanagements an sämtlichen Außengrenzen der EU, flankiert durch Anstrengungen der Union für eine optimale Ausbildung der entsprechenden Fachkräfte unter Berücksichtigung der Unterschiede in den Aufgaben, die sich aus der Vielfalt der Situationen in den einzelnen Mitgliedstaaten ergibt.

1.6 Der EWSA fordert nachdrücklich, die volle Interoperabilität zwischen den verschiedenen bestehenden Datenbanken im europäischen Marktaufsichtssystem zu gewährleisten, was auf der Grundlage einer gemeinsamen Strategie und durch deutliche Unterstützung der EU-Programme für die technologische Entwicklung geschehen sollte, sodass die gemeinsame Nutzung der Daten durch die verschiedenen Behörden auf unterschiedlichen Ebenen in Echtzeit sichergestellt und damit auch ein Beitrag zur Bekämpfung möglicher Risiken des Hygiene-, Umwelt- und Sozialdumpings geleistet wird.

1.7 Der EWSA fordert verstärkte Maßnahmen der EU zur Entwicklung qualifizierter Humanressourcen und zur Stärkung der Managementkapazitäten, u.a. durch den Ausgleich der Unterschiede bei der Verteilung der Kontrolllasten und die Schaffung einer gemeinsamen zentralen Zolleinheit, die auf Anfrage bei Notlagen Soforthilfe leistet.

1.8 Nach Ansicht des EWSA sollte im Hinblick auf eine optimale Zusammenarbeit beim Risikomanagement die Partnerschaft zwischen den Zollbehörden, den Transportunternehmen und den zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten in ihrem Status und Nutzen dadurch gestärkt werden, dass die Daten ohne unnötigen bürokratischen Mehrfachaufwand direkt in eine einheitliche Datenbanklösung übermittelt werden.

1.9 Der EWSA fordert die Umsetzung eines reformierten Verwaltungssystems, dem sämtliche einzelstaatlichen und EU-Behörden sowie die Agenturen und Frühwarn- und Meldesysteme auf europäischer Ebene angehören, um eine besser strukturierte und systematischere Zusammenarbeit zwischen dem Zoll und den anderen auf den Binnenmarkt tätigen Behörden zu gewährleisten.

1.10 Der EWSA fordert die Umsetzung des im mehrjährigen Aktionsplan zur Marktüberwachung festgelegten Maßnahmenpakets in schlüssiger und abgestimmter Weise, um Mehrfachkontrollen, Unterschiede bei den angelegten Kriterien, die Mehrfachanforderung der gleichen Daten, unterschiedliche Sichtweisen der verschiedenen für die Marktaufsicht zuständigen Kontrollbehörden und mangelnde Interoperabilität zu vermeiden.

## 2. Einleitung

2.1 Die Zollunion fällt nach Artikel 3 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union.

2.2 Bereits im Jahr 2004 hatte der EWSA die Tatsache herausgestellt, dass "hinsichtlich des strategischen Konzepts in Bezug auf die Zolldienste eine neue Ausrichtung gewählt wurde, indem seit kurzem der Durchführung der gemeinsamen Zollpolitik an einer Reihe neuer Außengrenzen nach der Erweiterung der Union zusätzliches, berechtigtes Gewicht beigemessen wird. Er ist sich auch des veränderten Umfelds bewusst, das durch die gestiegenen Erwartungen an Sicherheitsverfahren entstanden ist, insbesondere im Hinblick auf die Erfahrungen der USA, um die Bürger der Union zu schützen" <sup>(1)</sup>.

2.3 Die Zollunion ist bezüglich ihrer Funktionsweise durch die unterschiedliche Anwendung der EU-Rechtsvorschriften mit großen Problemen konfrontiert, die ihre Gesamteffektivität beeinträchtigen könnten, was zu Ineffizienz, Verschwendung und Diskrepanzen zwischen dem Bedarf und den verfügbaren Ressourcen führt. Der EWSA forderte in diesem Zusammenhang "eine gemeinsame Zollpolitik, die auf einheitlichen, aktualisierten, transparenten, effizienten und vereinfachten Verfahren basiert und zur Stärkung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der EU auf internationaler Ebene beiträgt [...]" <sup>(2)</sup>.

2.4 Die Zollunion ist der operative Arm für die meisten handelspolitischen Maßnahmen der EU und setzt zahlreiche internationale, die Handelsströme der EU betreffende Übereinkommen um. Sie entwickelt dazu über die Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten wichtige horizontale Verfahren in den Bereichen Datenverwaltung, Verwaltung der Wirtschaftsbeteiligten und "Risikomanagement einschließlich Ermittlung, Beurteilung, Analyse und Entschärfung der zahllosen verschiedenen Risikoarten und Risikostufen im Zusammenhang mit dem internationalen Warenaustausch" <sup>(3)</sup>.

2.5 Die Einführung eines gemeinsamen Ansatzes für ein integriertes Risikomanagement an den Ein- und Ausfuhrpunkten sollte zu folgenden Zielen beitragen:

- bessere Zuweisung der Human- und Finanzressourcen durch eine angemessene Bündelung;

- vollständige und einheitliche Anwendung der Zollvorschriften der EU;
- integriertes System der Zusammenarbeit zwischen Behörden, Wirtschaftsbeteiligten und Transportunternehmen;
- Vereinfachung der Formalitäten und Verringerung des Zeit- und Kostenaufwands für die Transaktionen.

## 3. Rolle der Zollbehörden für die Sicherheit

3.1 Wie im Ende 2012 vorgelegten Bericht der Kommission zur Lage der Zollunion festgestellt wird, ist "der Zoll [...] die einzige Behörde, die einen vollständigen Überblick über und die volle Verantwortung für die Kontrolle sämtlicher Waren hat, die die Außengrenzen der EU passieren und ungehindert innerhalb des gesamten Zollgebiets der EU befördert werden können, sobald sie zollseitig in einem der Mitgliedstaaten in den freien Verkehr übergeführt worden sind" <sup>(4)</sup>.

3.2 Aufgrund dieser besonderen Situation sind die Zollbehörden der Union in erster Linie dafür zuständig, den internationalen Handel der EU zu überwachen und dadurch zur Umsetzung der externen Aspekte des Binnenmarkts, der gemeinsamen Handelspolitik und der anderen Politiken der Europäischen Union in handelsrelevanten Bereichen sowie zur Sicherheit der Lieferkette insgesamt beizutragen.

3.3 Der EWSA hat betont, dass "eine effiziente Zollunion für den europäischen Integrationsprozess unabdingbar ist, insofern als sie einen wirksamen, sicheren und transparenten freien Warenverkehr gewährleistet und gleichzeitig den bestmöglichen Schutz der Verbraucher und der Umwelt und eine wirksame Betrugs- und Fälschungsbekämpfung in der gesamten Europäischen Union sicherstellt" <sup>(5)</sup> und hat eine gemeinsame Zollpolitik empfohlen, die auf einheitlichen, aktualisierten, transparenten, effizienten und vereinfachten Verfahren basiert.

3.4 Die Funktionsweise der Zollunion basiert zwar auf gemeinsamen Rechtsvorschriften und einer gemeinsamen Politik, ist in der Praxis jedoch komplex und wird innerhalb der EU nach wie vor von 27 verschiedenen Verwaltungen umgesetzt, die dazu auf einen Mix personeller, technischer und finanzieller Ressourcen der verschiedenen Ebenen zurückgreifen. Dies gilt sowohl für die Zollabfertigung und -kontrolle als auch für die Verwaltung und Verarbeitung von Daten, Wirtschaftsbeteiligten, das Management der Risiken im Zusammenhang mit dem internationalen Warenverkehr und die Sicherheit der Lieferkette.

3.5 Der EWSA betont, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Anwendung der Zollvorschriften nicht in ein Korsett gezwungen werden dürfen, damit sie auch in Zukunft der gesamten Bandbreite der Warenströme Rechnung tragen können. In diesem Zusammenhang stellt der EWSA fest, dass die Mitgliedstaaten zahlreiche neue Vorkehrungen getroffen haben, um den Handel zu erleichtern: Dematerialisierung der Formalitäten, vereinfachte Verfahren, Einführung des Status "zugelassener Beteiligter".

3.6 Einer Harmonisierung muss auf jeden Fall auf den besten Vorgehensweisen und nicht etwa auf dem europäischen Durchschnittsniveau basieren.

<sup>(1)</sup> ABl. C 110 vom 30.4.2004, S. 72.

<sup>(2)</sup> ABl. C 229 vom 31.7.2012, S. 68.

<sup>(3)</sup> COM(2012) 791 final.

<sup>(4)</sup> COM(2012) 791 final.

<sup>(5)</sup> ABl. C 229 vom 31.7.2012, S. 68.

3.7 Will man die Kosten rationalisieren, die Arbeiten ergebnisorientiert gestalten, und zwar auch unter dem finanziellen Gesichtspunkt der Einnahmen, und greifbare Fortschritte erreichen, sollte nach Ansicht des EWSA die Zollkontrolle nicht so sehr von einer an einzelnen Transaktionen ausgerichteten Methodologie geprägt sein, sondern vielmehr durch einen systemischen Ansatz (*systems-based approach*) auf der Grundlage einer Risikoabschätzung.

#### 4. Risikomanagement der Lieferkette

4.1 Vor dem Hintergrund ständig wachsender Handelsströme und neuer und zunehmend komplexer und immer schnellerer Geschäftsmodelle kommt die Zollunion bezüglich ihrer praktischen Funktionsweise infolge der rasch wachsenden Zahl an Aufgaben und der Erwartungen der Beteiligten zunehmend unter Druck. Die Modernisierung der praktischen Aufgaben in einem elektronischen Zollumfeld setzt voraus:

- die europaweite Anwendung neuer Verfahren,
- mehr Investitionen in Informationstechnologie,
- neue Qualifikationen für das Personal.

4.2 Für die Herausbildung wirksamer gemeinsamer Strategien der Analyse, Kontrolle und des Risikomanagements ist ein grundsätzliches Umdenken in allen beteiligten Verwaltungen hin zu gemeinsamen strategischen Zielen und Methoden erforderlich; dies sollte im Rahmen eines gemeinsamen Risikomanagements mit anderen Behörden und Partnern auf internationaler Ebene, insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Gesundheit und Umwelt, geschehen.

4.3 Für ein effizienteres Risikomanagements bedarf es insbesondere einer engeren Zusammenarbeit zwischen Zollbehörden und Marktaufsichtsbehörden in den Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene, weil sonst eine Festlegung gemeinsamer Risikokriterien und spezifischer Risikoprofile kaum möglich wäre.

4.4 Bei der Einführung eines gemeinsamen Ansatzes für das Risikomanagement an den Ein- und Ausfuhrpunkten muss berücksichtigt werden, dass den Zollverwaltungen derzeit in über 60 Rechtsvorschriften<sup>(6)</sup> Kontrollbefugnisse übertragen werden, während die Aufsichtsbehörden für ganze Reihe zusammenhängender Verfahren zuständig sind (Inspektionen, Stichproben, Laboruntersuchungen, Ergebnisauswertung, Risikoeinschätzung, Korrekturmaßnahmen und Verhängung von Sanktionen zur Verbesserung der Sicherheit der im Verkehr befindlichen Erzeugnisse), wie das in den Binnenmarktakten I<sup>(7)</sup> und II<sup>(8)</sup> vorgesehen ist.

4.5 Für die Methoden der Risikobewertung sollte es eine gemeinsame, systemisch angelegte Plattform geben, in deren Rahmen die Zollbehörden und die Marktaufsichtsbehörden auf verschiedenen Ebenen - auch über die Gruppen der

Verwaltungszusammenarbeit - kooperieren und die Erfahrungen mit den in unterschiedlichen Bereichen funktionierenden Datenbanken genutzt werden können.

4.6 Der Zoll und die Marktaufsichtsbehörden sollten ihre Ressourcen und ihr Fachwissen bündeln, um "KMU-freundliche Methoden anwenden" können<sup>(9)</sup>, auch durch die Umsetzung von Leitlinien durch beide Behörden, wobei es die Abstimmung aufeinander und die Zusammenarbeit, den Informationsaustausch und gemeinsame Maßnahmen zu stärken gilt, um ein zielgerichtetes Risikomanagement für Speditionen mit erhöhten Sicherheitsrisiko vornehmen zu können.

#### 5. Bedeutung der Partnerschaft zwischen Zoll, Handel und Transportunternehmen

5.1 Die Partnerschaft zwischen den Zollbehörden, den Akteuren des Handels und den Transportunternehmen ist von grundlegender Bedeutung im Hinblick auf den Schutz der Integrität der Lieferkette, was für die Bürgerinnen und Bürger, die Geschäftswelt und den Staat von Interesse ist.

5.2 Diese Partnerschaft muss auf einem tragfähigen Fundament gegenseitigen Vertrauens aufbauen, wozu u.a. folgende Faktoren gehören:

- Vereinheitlichung der allgemeinen Pflichten der Wirtschaftsakteure, um für Hersteller, Importeure und Händler klare Bestimmungen über Produktsicherheit und Haftung zu gewährleisten, mit umfassenden Maßnahmen für eine sichere Lieferkette;
- Übermittlung von kodierten Qualitätsdaten durch die Wirtschaftsbeteiligten an alle für das Risikomanagement zuständigen Behörden, u.a. Bestimmung und Rückverfolgbarkeit der Waren und der an den Transaktionen tatsächlich Beteiligten;
- Gewährleistung der Gleichbehandlung aller Wirtschaftsbeteiligten hinsichtlich des Risikomanagements in der gesamten EU und an jedem Punkt ihrer Außengrenzen durch Vermeidung von Unterschieden bei der Behandlung;
- engere Zusammenarbeit mit den Unternehmen des grenzüberschreitenden Warentransports;
- Eindämmung der Verwaltungslasten, Formalitäten und der Bürokratie für die Wirtschaftsbeteiligten, insbesondere wenn es sich um KMU handelt.

5.3 Die Verringerung tiefgreifender Kontrollen ist bereits Bestandteil des überarbeiteten Kyoto-Übereinkommens zur Vereinfachung und Harmonisierung der Zollverfahren der Weltzollorganisation (WZO)<sup>(10)</sup> und zudem auch Gegenstand der WTO-Verhandlungen über Handelserleichterungen<sup>(11)</sup>, ungeachtet der Tatsache, dass es insbesondere nach den Ereignissen vom 11. September 2001 die Versuchung gab, die systematischen Kontrollen weiter auszubauen.

<sup>(6)</sup> Anhang 2 der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen "Impact Assessment of an action programme for customs and taxation in the European Union for the period 2014-2020 (FISCUS)" - SEC(2011) 1317 final.

<sup>(7)</sup> COM(2011) 206 final.

<sup>(8)</sup> COM(2012) 573 final.

<sup>(9)</sup> COM(2013) 76 final, Maßnahme 9.

<sup>(10)</sup> WZO 2003.

<sup>(11)</sup> Art. VIII des GATT-Übereinkommens zur Verringerung der notwendigen Formalitäten für Importeure und Exporteure.

5.4 Es gilt, die uneinheitlichen und zusammenhanglosen Informationsflüsse zu verbessern und die Schwierigkeiten aufgrund der unterschiedlichen Risikomanagementkapazitäten der einzelnen Mitgliedstaaten zu überwinden, um ein einheitliches Niveau des Risikomanagements und der elektronischen Risikoanalyse zu gewährleisten: Grundlage dafür bleibt eine gemeinsame europäische Kultur des Risikomanagements und der Sicherheit der Lieferkette.

## 6. Neue Technologien: Interoperabilität der Systeme und Informationsaustausch

6.1 Die mehrjährigen FuE-Programme der Europäischen Union, insbesondere das siebente Rahmenprogramm, aber auch IDABC<sup>(12)</sup> und ISA<sup>(13)</sup> für interoperable öffentliche Verwaltungsdienste, haben die Grundlagen für die Entwicklung verschiedener gemeinsamer Vorhaben auf dem Gebiet des Risikomanagements gelegt und neue Instrumente geschaffen, mit denen die nationalen Verfahren und Domänen in der Computertechnik und bei den von Land zu Land sehr unterschiedlichen Anwendungen überwunden werden können.

6.2 Innovation und FuE müssen unbedingt EU-weit koordiniert werden, damit die Technologien rasch einsatzfähig und vermarktfähig sind. Vor allem Projekte zur Erbringung von Machbarkeitsnachweisen und Pilotanlagen für die Herstellung sind Grundvoraussetzungen dafür, dass Technologien in industriellem Maßstab Anwendung finden. Durch öffentlich-private Partnerschaften können die Mittel für derartige Initiativen aus den Strukturfonds oder im Rahmen von Horizont 2020 und mit Hilfe anderer EU-Programme aufgebracht werden.

## 7. Strukturierte und systematische Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen Zoll und anderen Behörden

7.1 Der EWSA hat erst unlängst darauf hingewiesen, dass **"eine engere Zusammenarbeit** zwischen den Zollverwaltungen, den Marktüberwachungsstellen, den Dienststellen der Kommission und den europäischen Agenturen erforderlich [ist], um eine bessere Kontrolle der Qualität der die Grenze überschreitenden Güter zu gewährleisten"<sup>(14)</sup>, wofür geeignete Informationen und gemeinsame Weiterbildungsmaßnahmen erforderlich sind.

7.2 Nach Ansicht der Kommission müssen "Kapazitäten und Ressourcen der Mitgliedstaaten [...] auf EU-Ebene besser gebündelt werden, damit die Ziele des EU-Risikomanagements an allen Stellen der Außengrenze wirksamer erreicht werden können", u.a. durch den "den Echtzeit-Einsatz eines elektronischen Risikoanalyseinstruments", um die Kapazitäten auf EU-Ebene zu stärken.

7.3 Nach Ansicht des EWSA ist die Frage der Zusammenarbeit und Abstimmung beim Risikomanagement einer der wichtigsten Punkte des Kommissionsvorschlages, nicht nur im Hinblick auf die systematische Koordinierung der Behörden der Mitgliedstaaten, sondern auch auf die Abstimmung unmittelbar auf EU-Ebene zwischen den verschiedenen Generaldirektionen und Agenturen.

<sup>(12)</sup> Interoperable Erbringung europaweiter elektronischer Behördendienste (eGovernment-Dienste) für öffentliche Verwaltungen, Unternehmen und Bürger (IDABC). Das IDABC-Programm trägt zur i2010-Initiative der Modernisierung des europäischen öffentlichen Sektors bei.

<sup>(13)</sup> Interoperabilitätslösungen für europäische öffentliche Verwaltungen 2010-15 (ISA).

<sup>(14)</sup> ABl. C 229 vom 31.7.2012, S. 68.

## 8. Allgemeine Bemerkungen

8.1 Der EWSA begrüßt die Initiative der Kommission, die darauf abzielt, mittels einer gemeinsamen Strategie auf mehreren Ebenen ein wirksames und effizientes Risikomanagement der die EU-Grenzen passierenden Warenbewegungen zu gewährleisten, um Art und Stufe des Risikos und die möglichen Antworten zu ermitteln, und dies innerhalb einer europäischen Struktur für die behördenübergreifende Koordinierung mit einem einheitlichen Ansatz und nach vorab festgelegten gemeinsamen Kriterien zu erreichen.

8.2 Der EWSA ist überzeugt von der Notwendigkeit einer zentralen **elektronischen Zollabfertigung**, wobei die Kommission mit entsprechenden IT-Systemen für ein **EU-Zollrisikomanagement** auszustatten ist. Grundlage dafür ist ein Netz interoperabler Datenbanken und die systematische Anwendung standardisierter Arbeitsmethoden, die den Schutz der Verbraucher und Unternehmen vor den Risiken eines Hygiene-, Umwelt- und Sozialdumpings gewährleisten.

8.3 Der EWSA hält es für wesentlich, die Zollkapazitäten zu verbessern, um überall im EU-Gebiet ein gleichwertiges Risikomanagement zu gewährleisten, bei dem eindeutige gemeinsame Kriterien zur Anwendung kommen, deren Einhaltung nach einem einheitlichen System zur Qualitätskontrolle überprüft und mit entsprechenden Sanktionen bei Verstößen durchgesetzt wird.

8.4 Nach Ansicht des EWSA sollte diese Frage **im Rahmen des mehrjährigen Aktionsplans zur Marktüberwachung**<sup>(15)</sup> und der darin festgelegten 20 Maßnahmen, die bis 2015 umzusetzen sind, angegangen werden, und zwar mit folgenden Schwerpunkten:

- Unterstützung bei der Umsetzung der Leitlinien durch die Zoll- und Marktüberwachungsbehörden in den Mitgliedstaaten (Maßnahme 17);
- effizientere Gestaltung der an den Grenzen durchgeführten Sicherheits- und Konformitätskontrollen (Maßnahme 18);
- Dokumentierung der unterschiedlichen Praktiken bei Kontrollen von Sicherheit und Konformität von in die Union gelangenden Produkten (Maßnahme 19);
- Erarbeitung eines einheitlichen Konzepts für das Risikomanagement bei Produktsicherheits- und Konformitätskontrollen des Zolls (Maßnahme 20).

8.5 Nach Ansicht des EWSA dürfen das Zollkontrollmanagement und die Steuerung der Marktaufsicht nicht voneinander getrennt umgesetzt werden. Auch die Festlegung eines **gemeinsamen Konzepts auf europäischer Ebene** ist eine Aufgabe, die, zusammen mit der vollen Interoperabilität der vernetzten Instrumente für die Analyse und die Datenerfassung und -verarbeitung, von den verschiedenen beteiligten Behörden gemeinsam angegangen werden muss.

<sup>(15)</sup> COM(2013) 76 final.

8.6 Der EWSA spricht sich für ein System zur Förderung besserer Risikomanagementkapazitäten der einzelnen Mitgliedstaaten aus, um einheitliche Qualitätsstandards und ein EU-weites Verfahren zur Überprüfung, Kontrolle, Aufsicht und ggf. für Sanktionen zu gewährleisten. Dafür erforderlich sind auch größere Anstrengungen der Union bei der Schulung der spezialisierten Fach- und Führungskräfte, die insbesondere dort gebraucht werden, wo die Belastung und die Kosten höher sind, zum Beispiel an den Grenzen des Schengen-Raums.

8.7 Der EWSA fordert in diesem Zusammenhang verstärkte Maßnahmen der EU zur Entwicklung qualifizierter Humanressourcen und zur Stärkung der Managementkapazitäten, u.a. die Schaffung einer gemeinsamen zentralen Zolleinheit, die auf Anfrage bei Notlagen Soforthilfe leistet.

8.8 Zur Gewährleistung klarer und kohärenter gemeinsamer Vorschriften im gesamten Binnenmarkt, für vergleichbare

Sicherheitsstufen, fordert der EWSA nachdrücklich **eine engere Zusammenarbeit und den Informationsaustausch** (nach hohen gemeinsamen Standards) zwischen den Zollverwaltungen, den Marktüberwachungsstellen, den Dienststellen der Kommission und den europäischen Agenturen, um eine bessere Kontrolle der Qualität der die Grenze passierenden Güter zu gewährleisten.

8.9 Der EWSA schließt sich den **Schlussfolgerungen des Rates** zu den Fortschritten bei der Strategie für die weitere Entwicklung der Zollunion<sup>(16)</sup> an, wonach es gilt, **die Governance der Zollunion zu verbessern**, die Fähigkeit der Zollunion zu stärken, ihre Auswirkungen zu messen, die einheitliche Anwendung der Zollvorschriften zu fördern, die Zusammenarbeit mit anderen Agenturen zu verbessern und vor allem "sich ein umfassenderes Konzept der internationalen Lieferkette zu eigen zu machen", das den Handel fördert und "den zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten echte und spürbare Vorteile verschafft".

Brüssel, den 10. Juli 2013

*Der Präsident*  
*des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses*  
Henri MALOSSE

---

<sup>(16)</sup> ABl. C 80 vom 19.3.2013, S. 11.