

ZfZ-Themen

Exportverbote in den neuen EU-Sanktionen gegen Russland

– unter besonderer Betrachtung von Luxusfahrzeugen und deren Zubehör –

Rechtsanwalt Dr. Florian Wolf, Berlin¹⁾

Die Union hat ihrer Ohnmacht gegenüber dem russischen Angriff auf die Ukraine durch eine Reihe gegen Russland und Belarus gerichteter Sanktionen zu begegnen versucht, auf welche die ZfZ bereits im letzten Heft hingewiesen hat. Der Autor dieses Beitrages unternimmt es nun, eine Reihe von Eckpunkten der zum Teil aus dem Umgang mit anderen Staaten bekannten, zum Teil darüber hinausgehenden Embargomaßnahmen rechtlich zu analysieren und die allfälligen Auslegungs- und Anwendungsschwierigkeiten aufzuzeigen. Der Leser wird, auch wenn er in Russland-Geschäften nicht engagiert ist, sich gerne eine Meinung bilden, welcher Segen von diesen Maßnahmen für den Freiheitskampf der Ukraine erwartet werden kann.

I. Einleitung

Die europäische Union hat nach dem völkerrechtswidrigen Einmarsch Russlands in die Ukraine eine Vielzahl von Sanktionen gegen Russland und Belarus erlassen. Dabei bedient sich die EU aus dem klassischen Instrumentenkasten ihrer Sanktionsverordnungen. Dieser umfasst zum Beispiel das Einfrieren von Geldern, den Erlass von Bereitstellungsverböten, strengere Einreisebedingungen, das Erschweren der Refinanzierung russischer Banken und Staatsunternehmen sowie Exportverbote. Letztere sind Gegenstand der nachfolgenden Betrachtung. Die gegen Russland erlassenen Exportverbote enthalten einerseits bekannte Beschränkungen, zum Beispiel in Bezug auf Dual-Use-Güter, andererseits hat die EU auch gezielte Exportverbote für bestimmte Branchen der russischen Wirtschaft aufgenommen, für die es in dieser Form noch kein Vorbild in früheren Sanktionsverordnungen gab. Gerade diese neuen Exportverbote werfen eine Reihe praktischer Fragen bei ihrer Anwendung auf.

II. Verschärfung bestehender Exportverbote

Als Reaktion auf die im Jahr 2014 erfolgte Annexion der Krim und die Destabilisierung der Ost-Ukraine hatte die EU bereits vor acht Jahren mehrere Sanktionsverordnungen gegen Russland erlassen. Davon enthielten insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 833/2014 sowie die Verordnung (EU) Nr. 692/2014 Exportverbote. Während die erste Verordnung Ausfuhren nach Russland zum Gegenstand hatte, waren in der zweiten Verbote von Exporten auf die Krim geregelt. Diese Verbote bestehen unter den neuen Sanktionen fort und sind teilweise verschärft oder ausgeweitet worden.

Eine erhebliche Verschärfung hat Art 2 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 erfahren. Dort war in der seit 2014 geltenden Fassung ein Verbot enthalten, in Anhang I der damaligen Dual-Use-Verordnung (EG) Nr. 428/2009 gelistete Güter und Technologien nach Russland oder zur Verwendung in Russland zu verkaufen, auszuführen, zu liefern, oder zu verbringen, wenn diese Güter ganz oder teilweise für militärische Zwe-

cke oder für einen militärischen Endnutzer bestimmt waren oder bestimmt sein konnten. Das Exportverbot für gelistete Dual-Use-Güter knüpfte also an einen militärischen Verwendungszweck an. Dieser Verwendungszusammenhang ist nunmehr entfallen. Das Verbot bezieht sich auf sämtliche in Anhang I der neuen Dual-Use-Verordnung (EU) Nr. 2021/821 gelisteten Güter und Technologien, unabhängig von ihrer konkreten Verwendung. Damit konnte auch der alte Art. 2a Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 entfallen, der ein gleichlautendes Verbot für Dual-Use-Güter in Bezug auf in Anhang IV gelistete Unternehmen vorsah, da dieses Verbot nun im umfassenden Art. 2 Abs. 1 aufgegangen ist.

Die Verordnung (EU) Nr. 833/2014 sah bislang in Art. 3 Abs. 1 vor, dass bestimmte Güter, die für Ölexplorations- und Ölförderprojekten in Russland geeignet und in Anhang II der Verordnung gelistet sind, nur mit Genehmigung nach Russland oder zur Verwendung in Russland verkauft, ausgeführt, geliefert oder verbraucht werden dürfen. Dieser Genehmigungsvorbehalt ist in der aktuellen Fassung durch ein Verbot ersetzt worden, sodass eine Genehmigung – mit Ausnahme der in Abs. 6 geregelten Sonderfälle – nicht erteilt wird.

Die Exportverbote aus der Verordnung (EU) 692/2014, deren Gegenstand insbesondere die Infrastruktur auf der Krim waren, sind im Wesentlichen mit der Verordnung (EU) Nr. 2022/263 auf die in den ersten Kriegstagen von Russland annektierten Regionen Donezk und Luhansk ausgedehnt worden.

Bei den Exportverboten gilt es stets zu beachten, dass die Tatbestandsvariante des „Verkaufs“ zu einem früheren Zeitpunkt und losgelöst von einer späteren Ausfuhr verwirklicht werden kann. Der Verkauf als schuldrechtliches Geschäft kann nämlich zeitlich vorgeschaltet stattfinden, ohne dass es zunächst oder überhaupt zu einer Lieferung bzw. einer Ausfuhr kommt.²⁾

1) Der Autor ist Counsel bei Blomstein Part mbB, Berlin.

2) Ausdrücklich zu Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014: BGH v. 21.12.2021, AK 52/21, juris Rz. 36 ff. m.V.a. BGH v. 9.12.2014, 3 StR 62/14, juris Rz. 18; Morweiser in Wolfgang/Rogmann/Pietsch, AWR-Kommentar, 69. EL, Vor §§ 17, 18 AWG Rz. 96; MüKoStGB/Wagner, 3. Aufl., § 18 AWG Rz. 29.

III. Zusätzliche Verbote in Bezug auf den Ölsektor

Die bereits in der ursprünglichen Verordnung (EU) Nr. 833/2014 ins Ziel genommene russische Ölindustrie ist Gegenstand eines weiteren Exportverbots in Art. 3b Abs. 1. Dort ist nunmehr vorgesehen, dass Güter und Technologien, die in Anhang X der Verordnung gelistet sind, nicht nach Russland oder zur Verwendung in Russland verkauft, geliefert, verbracht oder ausgeführt werden dürfen. In Anhang X sind Güter und Technologien gelistet, die zur Ölraffination verwendet werden können.

Hinsichtlich des vorstehenden Verbots besteht Unklarheit insbesondere mit Blick auf Teile der gelisteten Güter. Anhang X enthält vor allem bestimmte Anlagen, z.B. Anlagen zur Herstellung von aromatischen Kohlenwasserstoffen³⁾ oder Hydrocracking-Reaktorbehälter⁴⁾. Abweichend von anderen Anhängen mit Güterlisten in der Verordnung werden in Anhang X allerdings keine Teile ausdrücklich benannt. So findet sich beispielsweise in Anhang XI⁵⁾ ein einzelner Eintrag, nämlich das Kapitel 88 „Luftfahrzeuge und Raumfahrzeuge, Teile davon“. Anhang VII⁶⁾ und Anhang XVI⁷⁾ verfügen über detaillierte Listungen einschließlich Bestandteilen und Zubehör. Auch Anhang XVIII⁸⁾ enthält eine Listung von Zubehör und Ersatzteilen⁹⁾. Das spricht dafür, dass das Exportverbot für Güter nach Anhang X keine Bestandteile, sondern lediglich die gelisteten Gesamtanlagen umfasst. In Betracht käme bei einer Ausfuhr solcher Güter ferner eine technische Hilfe gemäß Art. 3b Abs. 2 Buchst. a der Verordnung (EU) Nr. 833/2014. Unter Berücksichtigung der Definition der technischen Hilfe in Art. 1 Buchst. c dieser Verordnung liegt es aber eher fern, bloße Ausfuhren von nicht gelisteten Gütern gleichzeitig als verbotene technische Hilfe einzuordnen.

IV. Export von Hightech

Der neu in die Verordnung (EU) Nr. 833/2014 eingefügte Art. 2a enthält ein Verbot für in Anhang VII gelistete Güter, das den vorstehend dargestellten Verboten im Wesentlichen entspricht. In Anhang VII ist Hochtechnologie gelistet, die zur militärischen und technologischen Stärkung Russlands oder zur Entwicklung des Verteidigungs- und Sicherheitssektors beitragen könnte. Diese Güter und Technologien umfassen die Kategorien Allgemeine Elektronik, Rechner, Telekommunikation und Informationssicherheit, Sensoren und Laser, Navigation und Luftfahrtelektronik, Meeres- und Schiffstechnik sowie Luftfahrt, Raumfahrt und Antriebe.

Anhang VII verfügt über eine spezielle Regelung zu gelisteten Gütern, die Bestandteil eines nicht in Anhang VII gelisteten Guts sind. In der Einleitung zu Anhang VII wird klargestellt, dass in Anhang VII nicht gelistete Güter nicht vom Verbot in Art. 2a betroffen sind, wenn in ihnen ein Bestandteil enthalten ist, das in Anhang VII gelistet ist.¹⁰⁾ Diese Bestandteilklausel verweist im Übrigen auf das Umgehungsverbot in Art. 12. Es darf also ein gelisteter Bestandteil nicht nur deshalb in ein nicht gelistetes Gut verbaut werden, um das Verbot in Art. 2a zu umgehen. Eine Definition, wann diese Bestandteilregelung ihre quantitative

Grenze findet, existiert bisher allerdings nicht. Grundsätzlich wäre denkbar, auf die Bestandteilregel in Anhang I der Dual-Use-Verordnung (EU) Nr. 2021/821 zurückzugreifen, die für das Verbot in Art. 2 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 relevant ist. Diese enthält eine eigene, schon vor den Sanktionen vorhandene Klausel für Bestandteile. In der Allgemeinen Anmerkung 2 zu Anhang I wird klargestellt, dass auch in ein nicht gelistetes Gut eingebaute Teile einer Kontrolle unterliegen können. Das ist der Fall, wenn der Bestandteil ein Hauptelement des Gutes ist und leicht entfernt oder für andere Zwecke verwendet werden kann. Die Allgemeine Anmerkung enthält hier also genauere Vorgaben, wann ein gelistetes Gut ein Hauptbestandteil wird und damit doch der Exportkontrolle unterliegt. Bei der Beurteilung, ob das erfasste Bestandteil ein Hauptelement bildet, müssen demnach „Menge, Wert und eingesetztes technologisches Know-how sowie andere besondere Bedingungen“ berücksichtigt werden. In einem Fall (spezifische Software) definiert die Dual-Use-Verordnung den Begriff „Hauptelement“ mit einem Wiederverkaufswert von 35 % des Gesamtguts.

Die Bestandteilregelung zu Anhang VII schließt einen Rückgriff auf die Anwendbarkeit der Bestandteilregelung in Anhang I der Dual-Use-Verordnung allerdings ausdrücklich aus. Insofern sind gelistete Bestandteile in einem nicht gelisteten Gut von dem Ausfuhrverbot nicht erfasst, sofern nicht im Einzelfall ein Verstoß gegen das Umgehungsverbot in Art. 12 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 vorliegt.

Um die Nutzung des Anhangs VII für den Anwender zu vereinfachen, hat die EU-Kommission eine Entsprechungstabelle veröffentlicht.¹¹⁾ Diese enthält neben dem jeweiligen Code des Anhangs VII und der zugehörigen Güterbezeichnung auch die entsprechende KN Position. Das ermöglicht einen einfacheren Abgleich der bei Unternehmen zumeist schon vorhandenen zollrechtlichen Klassifizierung der Güter mit der Liste in Anhang VII.

V. Exportverbot in Bezug auf den Luft- und Raumfahrtsektor

Darüber hinaus zielen die EU-Sanktionen auf eine Schwächung des russischen Luft- und Raumfahrtsektors ab. Dieser Sanktionszweck wird zum einen über das bereits dargestellte Exportverbot in Bezug auf die in Anhang VII gelisteten Güter erreicht, die unter der

3) KN 8479 89 97 oder 8543 70 90.

4) KN 8419 89 98, 8419 89 30, 8419 89 10 oder 8479 89 97.

5) Das Verbot betreffend Güter und Technologien der Luft- und Raumfahrt wie in Anhang XI enthalten, ist in Art. 3c geregelt.

6) Das Verbot betreffend Güter und Technologien der Hochtechnologie wie in Anhang VII enthalten, ist in Art. 2a geregelt.

7) Das Verbot betreffend Güter und Technologien der Seeschiffahrt wie in Anhang XVI enthalten, ist in Art. 3f geregelt.

8) Das Verbot betreffend Luxusgüter wie in Anhang XVIII enthalten, ist in Art. 3h geregelt.

9) Vgl. Ziffer 17 des Anhangs XVIII.

10) Die Verordnung (EU) Nr. 2022/328 v. 25.2.2022, mit der Anhang VII in die Verordnung (EU) Nr. 833/2014 eingefügt wurde, enthielt dort zunächst einen fehlerhaften Verweis allein auf Art. 2b der Verordnung (EU) Nr. 833/2014. Das ist mittlerweile korrigiert worden, sodass nun korrekt auf Art. 2a und 2b dieser Verordnung verwiesen wird.

11) Abrufbar unter https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2022/march/tradoc_160079.pdf, S. 23 ff.

Kategorie „Luftfahrt, Raumfahrt und Antriebe“ bestimmte Waren und Technologie dieser Branche umfassen. Eine weitere Regelung mit dem Ziel, der russischen Luft- und Raumfahrt die technische Instandhaltung, Erneuerung und Innovation zu erschweren, ist Art. 3c Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014. Darin ist ein den übrigen Ausfuhrbeschränkungen entsprechendes Verbot des Verkaufs, der Lieferung, Ausfuhr oder Durchfuhr von in Anhang XI gelisteten Gütern enthalten. Dort wird auf das gesamte Kapitel 88 der Kombinierten Nomenklatur, also Luftfahrzeuge und Raumfahrzeuge sowie Teile davon verwiesen.

Flankiert wird das Exportverbot durch die Listung der United Aircraft Corporation, dem Konsortium aller großen russischen Flugzeughersteller, in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 269/2014 sowie Anhang XIX der Verordnung (EU) Nr. 833/2014. Dieses Unternehmen unterliegt damit nicht nur dem Bereitstellungsverbot und dem Einfriergebot nach Art. 2 der Verordnung (EU) Nr. 269/2014, sondern auch dem umfassenden Geschäftsverbot nach Art. 5a der Verordnung (EU) Nr. 833/2014.

VI. Verbot des Exports von Luxusgütern

Die EU hat das bereits in der gegen Nordkorea gerichteten Verordnung (EU) Nr. 2017/1509 vom 30.8.2017 in Art. 10 Abs. 1 Buchst. a enthaltene Verbot des Verkaufs, der Lieferung, Weitergabe und Ausfuhr von Luxusgütern in die Verordnung (EU) Nr. 833/2014 übernommen. Art. 3h Abs. 1 verweist auf die in Anhang XVIII gelisteten Luxusgüter. Der Anhang selbst enthält 22 Kategorien unterschiedlichster Artikel, von Zuchtpferden über Goldschmiedearbeiten bis hin zu Kegelbahnen.

Der sachliche Anwendungsbereich der Luxusgüter in Anhang XVIII ist in mehrfacher Hinsicht unklar. Ein Rückgriff auf ein Verständnis der Rechtsprechung, der Behörden oder außenwirtschaftsrechtlichen Literatur zu Nordkorea ist kaum möglich, weil es bis dato an einer vertieften Befassung mit Einzelfragen des Anwendungsbereichs fehlt.

1. Beschränkung der Kategorie 17 auf Fahrzeuge zur Personenbeförderung

Zunächst folgt aus dem Verweis auf eine „Personenbeförderung“ in der Überschrift zu Kategorie 17 des Anhangs XVIII eine Einschränkung des Anwendungsbereichs der Verbotsnorm in Art. 3h Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014. Die Überschrift zu Kategorie 17 des Anhangs XVIII umschreibt als Gegenstand dieser Kategorie „Fahrzeuge, mit der Ausnahme von Krankenwagen, für die Beförderung von Personen auf dem Land-, Luft- oder Seeweg im Wert von mehr als 50 000 €/Stück, einschließlich Seilschwebbahnen, Sesselliften und Schlepliften, Zugmechanismen für Standseilbahnen, oder Motorräder im Wert von mehr als 5 000 €/Stück sowie Zubehör und Ersatzteile dafür“. Es wird also ausdrücklich auf einen konstitutiven Personenbeförderungszweck abgestellt, sodass in Kategorie 17 gelistete Fahrzeuge, Teile sowie Zubehör

und Ersatzteile nur dann vom Verbot des Art. 3h Abs. 1 der Verordnung erfasst sind, wenn diese für Fahrzeuge zur Personenbeförderung bestimmt sind. Das leuchtet vor dem Regelungshintergrund des Art. 3h der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 auch unmittelbar ein, da die Verbotsnorm auf die Beschränkung des Handels mit „Luxusgütern“ abzielt. So erfasst Anhang XVIII i.V.m. Art. 3h Abs. 2 der Verordnung unter anderem Gegenstände mit einem Wert von über 300 €, die auch im allgemeinen Sprachgebrauch unter Luxusgegenstände fallen würden, wie etwa Kaviar, Weine, Zigarren, Parfüms, Teppiche, Perlen und Edelsteine sowie Uhren oder Kunstgegenstände. Kategorie 17 ist daher dahin zu verstehen, dass nur luxuriöse Fahrzeuge zur Beförderung von Mitgliedern der russischen Elite und mit einem Wert von mehr als 50 000 € erfasst sein sollen.

An diesem eigentlich klaren Ergebnis kann aber Zweifel wecken, dass Anhang XVIII unter Kategorie 17 auch Güter enthält, die in ihrem Hauptverwendungszweck nicht der Beförderung von Personen dienen. Dazu zählen z.B. die Positionen „Personenwagen, Gepäckwagen, Postwagen und andere schienengebundene Spezialwagen“¹²⁾, „andere Anhänger und Sattelanhänger“¹³⁾, oder „andere Wasserfahrzeuge zum Befördern von Gütern sowie Wasserfahrzeuge, die ihrer Beschaffenheit nach zur Personen- und Güterbeförderung bestimmt sind“¹⁴⁾. Diese Listeneinträge umfassen Fahrzeuge, die ganz oder teilweise nicht der Beförderung von Personen, sondern dem Transport von Waren dienen. Es stellt sich bei diesen Gütern sowie bei deren Zubehör und Ersatzteilen daher die Frage, ob diese nur vom Anwendungsbereich des Art. 3h Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 erfasst sind, wenn der tatsächliche Verwendungszweck der Fahrzeuge die Personenbeförderung ist.

Für eine solche Einschränkung spricht neben dem klaren Wortlaut der Überschrift zu Kategorie 17 zunächst auch der Zweck der Verbotsnorm, den Konsum der russischen Eliten unmittelbar zu treffen. Postwagen, Sattelanhänger oder Güterschiffe sind erkennbar keine von diesem Zweck erfassten Konsumgegenstände. Ferner ist zu beachten, dass die zitierten Güterbeschreibungen zunächst einmal nur den Bezeichnungen der jeweiligen Unterpositionen der Kombinierten Nomenklatur entsprechen. Die Güterliste ist hier so zu verstehen, dass aus den Textbeschreibungen der KN-Codes stets nur diejenigen Fahrzeuge erfasst sind, die der Beförderung von Personen dienen. Dem Ausfuhrverbot unterfallen daher nicht „andere Wasserfahrzeuge zum Befördern von Gütern“, sondern nur die „Wasserfahrzeuge, die ihrer Beschaffenheit nach zur Personen- und Güterbeförderung bestimmt sind“. Gleiches gilt für „Postwagen“, die – anders als die ebenfalls genannten „Personenwagen“ – nicht erfasst sind. Für dieses Verständnis spricht auch das dem jeweiligen KN-Code vorangestellte Wort „ex“, welches impliziert, dass die Listenposition nicht sämtliche unter den KN-Code fallende Güter erfasst, sondern nur einen Teil „aus“ dieser Güterkategorie. Der jeweilige KN-Code ist daher stets nur mit Blick auf diejenigen beschriebenen Fahrzeuge relevant, die ihrer Beschaf-

12) KN 8605 00 00.

13) KN 8716 40 00.

14) KN 8901 90 90.

fenheit nach zur Personenbeförderung bestimmt sind.¹⁵⁾

2. Wertberechnung bei Luxusgütern in Anhang XVIII

Zum einen ist zu bestimmen, wie der Begriff „Wert“ in Art. 3h Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 auszulegen ist. Die Güter in Anhang XVIII sind von dem Verbot in Art. 3h Abs. 1 erfasst, wenn ihr Wert 300 € je Stück bzw. einen im Anhang XVIII bestimmten, spezielleren Wert übersteigt. Ein solcher speziellerer Wert ist etwa mit 750 € für Güter der Kategorie 15, z.B. Smartphones, oder mit 50 000 € für Fahrzeuge¹⁶⁾ der Kategorie 17 festgelegt. Weder die Verordnung (EU) Nr. 833/2014 noch die Verordnung (EU) Nr. 2022/428, mit der das Verbot der Luxusgüterexporte eingeführt wurde, enthalten eine Definition oder Hinweise auf eine Berechnungsmethode.

Wegen des Grundsatzes der autonomen Unionsrechtsauslegung liegt es nahe, auf verwandte Regelungsmaterien des Unionsrechts zurückzugreifen. So enthält Art. 70 Abs. 1 UZK den Grundsatz der zollrechtlichen Wertberechnung nach dem Transaktionswert. Maßgeblich für den Zollwert ist also der für die Waren bei einem Verkauf zur Ausfuhr in das Zollgebiet der Union tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis. Art. 70 Abs. 2 UZK definiert den tatsächlich gezahlten Preis als die vollständige Zahlung, die der Käufer an den Verkäufer oder der Käufer an einen Dritten zugunsten des Verkäufers für die eingeführten Waren leistet oder zu leisten hat. Der Transaktionswert ist auch für die Bestimmung des Werts im Sinne des Art. 3h Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 heranzuziehen, da er sowohl für den Verkäufer als auch für die Zoll- und Exportkontrollbehörden am einfachsten zu bestimmen ist. Maßgeblich ist damit das Entgelt, das der (erste) Empfänger in Russland gegenüber dem deutschen Exporteur zu begleichen hat. Dieses Verständnis scheinen das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sowie das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zu teilen. In ihrem unverbindlichen „Häufige Fragen“-Katalog ist zur Frage der Wertberechnung ausgeführt worden, es käme auf den Wert des in Rechnung gestellten Entgelts an.¹⁷⁾

Damit dürfte auch nach Auffassung der Behörden das Transaktionsentgelt gemeint sein, das vom russischen Importeur gezahlt wird. Auf ein mögliches Weiterverkaufsentgelt an den Endkäufer in Russland abzustellen, ist bereits deshalb nicht praktikabel, weil hier die Preisgebung in aller Regel dem Einfluss des EU-Ausführers entzogen ist und dieser oftmals auch keine Kenntnis von diesem Wert haben dürfte.

Die EU-Kommission stellt auf den statistischen Wert im Sinne des Abschnitt C von Anhang V der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2020/1197 vom 30.7.2020 über europäische Unternehmensstatistiken ab.¹⁸⁾ Da für den statistischen Wert aber vorrangig auf den Transaktionswert abzustellen ist, dürfte aus diesem Verweis in aller Regel kein abweichendes Ergebnis folgen.

In jedem Fall sind Zubehör und Ersatzteile der Kategorie 17 auch mit einem Wert von über 300 € nicht vom Verbot in Art. 3h Abs. 1 der Verordnung (EU)

Nr. 833/2014 erfasst, wenn diese für ein Fahrzeug oder Motorrad hergestellt sind, das die Wertgrenze von 50 000 € bzw. 5 000 € nicht überschreitet. Dafür spricht der Konnex zwischen Zubehör und Ersatzteilen einerseits sowie Luxusfahrzeug andererseits, der durch den Begriff „dafür“ geschaffen wird. Das entspricht auch dem Sinn und Zweck der Vorschrift, nämlich der Benachteiligung der „russischen Elite“.¹⁹⁾ Dieses Ziel würde konterkariert, wenn Zubehör oder Ersatzteile – auch über 300 € – für Fahrzeuge unterhalb der Luxuswertgrenze geliefert werden. Daher gilt die Wertgrenze von 300 € nur für Zubehör und Ersatzteile, die tatsächlich in „Luxusfahrzeuge“ mit einem Wert von über 50 000 € eingebaut werden sollen. Das entspricht auch der Auffassung von BMWK und BAFA, die darauf abstellen, dass Zubehör oder Ersatzteile bei objektiver Betrachtung für ein Fahrzeug oder Motorrad bestimmt sind, das die jeweilige spezifische Wertgrenze überschreitet.

3. Wertberechnung bei Gebrauchtfahrzeugen der Kategorie 17

Eine weiteres Auslegungsproblem folgt aus der Frage, wie der Wert von Fahrzeugen zu bestimmen ist, die bereits vor den Sanktionen nach Russland verkauft und geliefert wurden. Dieser Wert erhält Relevanz, wenn für solche bereits vor den Sanktionen gelieferten Fahrzeuge nun Zubehör und Ersatzteile geliefert werden sollen. Bei derartigen Fahrzeugen ist es möglich, dass sie vor Jahren als Neufahrzeuge einen Transaktionswert über 50 000 € hatten, ihr objektiver Verkehrswert als heutige Gebrauchtfahrzeuge aber deutlich geringer ist. Nachdem nur Zubehör und Ersatzteile für Fahrzeuge oberhalb dieser Wertgrenze von dem Exportverbot in Art. 3h Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 erfasst sind, ist zu klären, ob auch hier der ursprüngliche Transaktionswert maßgeblich ist. Die überzeugenderen Argumente sprechen dafür, hierbei nicht an den früheren Transaktionswert der Fahrzeuge anzuknüpfen, da ein länger in Gebrauch befindliches Fahrzeug schwerlich als „Luxusfahrzeug“ definiert werden kann.

Daher kommt es nach hiesiger Ansicht in diesem Zusammenhang auf den tatsächlichen Marktwert des konkreten Fahrzeugs an. Nur wenn dieser die Schwelle von 50 000 € überschreitet, handelt es sich um ein für die „russische Elite“ maßgebliches Fahrzeug, dessen Zubehör und Ersatzteile von Art. 3h Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 erfasst sind. Da der tatsächliche Marktwert einzelner Fahrzeuge oder Modellserien in Russland aber im Einzelfall nur schwer zu bestimmen sein dürfte, ist aus praktischen Gründen eine ge-

15) Diese Auslegung von Kategorie 17 des Anhangs XVIII teilen BMWK und BAFA in ihrem „Häufige Fragen“-Katalog, in dem die Frage, ob auch solche Fahrzeuge der Kategorie 17 unterfallen, die ihrer Beschaffenheit nach nicht hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt sind, verneint wird.

16) Für Motorräder gilt ein abweichender Wert von 5 000 €.

17) Abrufbar unter www.bafa.de/DE/Aussenwirtschaft/Ausfuhrkontrolle/Embargos/Russland/russland_node.html.

18) Vgl. https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/international-relations/restrictive-measures-sanctions/sanctions-adopted-following-russias-military-aggression-against-ukraine_en#luxury.

19) Vgl. Pressemeldung der Europäischen Kommission v. 15.3.2022, EU agrees fourth package of restrictive measures against Russia.

wisse Pauschalisierung anhand von Modellen und Baujahren sinnvoll.

4. Wertgrenzen für Zubehör und Ersatzteile von Fahrzeugen

Zuletzt ist eine Auslegung von Art. 3h der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 sowie von Anhang XVIII mit Blick darauf erforderlich, ob neben der Wertgrenze für Fahrzeuge in Kategorie 17 auch eine Wertgrenze für das von Kategorie 17 erfasste Zubehör und die Ersatzteile gilt. Nach hiesiger Auffassung ist die Ausfuhr von Ersatzteilen und Zubehör mit einem Einzelwert von unter 300 € zulässig. Dafür spricht Art. 3h Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014, der den Anwendungsbereich der Verbotsnorm nur für Luxusgüter eröffnet, deren Wert 300 € je Stück übersteigt. Anhang XVIII selbst sieht keine spezielle Wertgrenze für Zubehör und Ersatzteile der Kategorie 17 vor, sodass systematisch auf die allgemeine Wertgrenze in Art. 3h Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 zurückzugreifen ist.

Hierzu vertreten BMWK und BAFA in ihrem „Häufige-Fragen“-Katalog eine abweichende Auffassung. Demnach soll für das unter Kategorie 17 des Anhangs XVIII kontrollierte Zubehör oder die Ersatzteile keine spezifische Wertgrenze gelten. Der sachliche Anwendungsbereich sei für Zubehör und Ersatzteile schon dann eröffnet, wenn diese bei objektiver Betrachtung für ein Fahrzeug oder Motorrad bestimmt seien, das die spezifische Wertgrenze der Kategorie 17 überschreite. Ist dies der Fall, seien Zubehör oder Ersatzteile vom Verbotstatbestand umfasst. Das überzeugt nach hiesiger Auffassung nicht. Dieses Verständnis mag auf die Luxusgüterliste in der Nordkorea-Verordnung (EU) Nr. 2017/1509 zurückzuführen sein, da diese im entsprechenden Art. 10 keine allgemeine Wertgrenze kennt. Die Russland-Verordnung (EU) Nr. 833/2014 enthält indes eine abweichende Re-

gelung. Art. 3h Abs. 2 legt eine allgemeine Wertgrenze für alle gelisteten Güter fest, für die keine speziellere Wertgrenze in Anhang XVIII existiert. Damit unterfallen auch Zubehör und Ersatzteile der Kategorie 17 dieser allgemeinen Wertgrenze. Andernfalls müsste man in der Einleitung zu Kategorie 17 eine implizite Rücknahme von der allgemeinen Wertgrenze in Art. 3h Abs. 2 sehen. Das wäre mit Blick auf das strafrechtliche Bestimmtheitsgebot bedenklich. Hätte der Unionsgesetzgeber tatsächlich gewollt, dass Zubehör und Ersatzteile gar keiner Wertgrenze unterliegen, hätte er das in der Einleitung zu Kategorie 17 des Anhangs XVIII klar regeln müssen.

VII. Handelsbeschränkungen neben Ausfuhrverboten

Neben den dargestellten Verboten, bestimmte gelistete Güter nach Russland oder zur Verwendung in Russland zu verkaufen, bestehen zahlreiche weitere Handelsbeschränkungen, die stets neben den Ausfuhrverboten zu beachten sind. Dazu gehören z.B. das Verbot des Erbringens von technischer Hilfe und Finanzierungsdienstleistungen, Handelsbeschränkungen auf dem Kapitalmarkt, Importverbote sowie Bereitstellungsverbote. Außerdem sind bei allen Ausfuhrverboten Ausnahmevorschriften vorgesehen. Diese umfassen meist Altverträge, die noch bis zu einem festgelegten Enddatum erfüllt werden dürfen, oder Genehmigungstatbestände, vor allem im humanitären Bereich oder Umweltschutz. Ebenfalls weitgehende Sanktionen hat die EU gegen Belarus erlassen, wobei sich diese Sanktionen in Teilen nicht unerheblich von den Strafmaßnahmen gegen Russland unterscheiden.

Es ist zu erwarten, dass sowohl die EU-Kommission als auch die deutschen Behörden weitere Hilfestellungen für die Auslegung und praktische Anwendung der Sanktionsverordnungen veröffentlichen werden.

Die Rechtsgrundlagen des europäischen Verbrauchsteuerrechts für die Warenbewegungen des steuerrechtlich freien Verkehrs mit anderen Mitgliedstaaten

Dr. Dirk Jansen¹⁾

Die nun nicht mehr ganz so „neue“ Systemrichtlinie RL 2020/262/EU vom 19.12.2019 hat für die Warenbewegungen des steuerrechtlich freien Verkehrs einige Änderungen hervorgebracht, die ihre volle Wirkung zum 13.2.2023 entfalten werden. Der Umsetzungsprozess ins nationale Recht ist schon weit vorangeschritten, jedoch noch nicht abgeschlossen. Aus diesem Anlass sollen die sich aus dem europäischen Verbrauchsteuerrecht ergebenden Vorgaben für den nationalen Gesetzgeber für die Warenbewegungen des steuerrechtlich freien Verkehrs im Gesamtzusammenhang dargestellt und dabei bestehende und durch die Umgestaltung neu aufgeworfene Fragestellung erläutert werden. Von dieser Grundlage ausgehend kann dann die Umsetzung dieser Vorgaben in die unterschiedlichen Anwendungsbereiche des nationalen Rechts in weiteren Beiträgen dargestellt werden.

I. Einleitung

Das reibungslose Funktionieren des freien Warenverkehrs innerhalb des gemeinsamen Binnenmarktes ist eines der zentralen Anliegen der europäischen Union. Dies gilt auch für Waren, die mit einer Verbrauchsteuer belegt sind. Anders als z.B. bei den Zöllen stehen die

Gesetzgebungs-, die Ertrags- und die Verwaltungskompetenzen über die Verbrauchsteuern nicht der EU selbst, sondern den einzelnen Mitgliedstaaten zu. Somit können diese grundsätzlich selbst entscheiden,

1) Der Autor ist hauptamtlich Lehrender an der Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung – Fachbereich Finanzen.