

bei und nach der Einfuhr in die Türkei

www.maschinenrichtlinie.de

www.maschinenbautage.eu

Maßnahmen der Zoll- und Marktaufsichtsbehörden

bei und nach der Einfuhr in die Türkei

Die Türkei hat die europäische Maschinenrichtlinie in nationales

Resmi Gazete Tarihi: 03.03.2009 Resmi Gazete Sayısı: 27158

MAKİNA EMNİYETİ YÖNETMELİĞİ (2006/42/AT)

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; makinaların, usulüne uygun şekilde kurulduğunda, bakımı yapıldığında ve kendinden beklenen amaçlar doğrultusunda kullanıldığında, insan sağlığına ve güvenliğine ve durumuna göre evcil hayvanlara ve mallara zarar vermiyorsa piyasaya arz edilmelerini ve hizmete sunulmalarını teminen, tasarım ve imalat aşamasında uyulması gereken temel emniyet şartları ile takip edilmesi gereken uygunluk değerlendirme prosedürlerini ve uygunluk değerlendirmesi yapacak onaylanmış kuruluşların görevlendirilmesinde dikkate alınacak asgari kriterleri düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik; makinaları, değiştirilebilir teçhizatı, emniyet aksamalarını, kaldırma aksesuarlarını, zincir, halat ve kayışları, sökülebilir mekanik aktarma tertibatlarını, kısmen tamamlanmış makinaları kapsar

Recht übernommen:

Schon lange ist allerdings bekannt, dass es bei und nach der Einfuhr in die Türkei trotzdem immer wieder zu Problemen mit den türkischen Zoll- oder Kontrollbehörden kommt. Unternehmen, die bereits Erfahrungen mit der türkischen Marktaufsicht gemacht haben, dürfte einiges in diesem Bericht bekannt vorkommen.

Der vorliegende Beitrag stellt einen Versuch dar, einen Überblick über das türkische Einfuhrregime und die Maßnahmen der türkischen Marktüberwachungsbehörden im Zusammenhang mit CE-kennzeichnungspflichtigen Waren, zu verschaffen.

Kontrollen durch Zoll und Markt- überwachung

Die Türkei hat die EU-Binnenmarktvorschriften in nationales Recht übernommen. Zoll und Marktüberwachung kontrollieren deren Einhaltung auf das Komma genau. Probleme sind für die Hersteller vorprogrammiert, die sich nicht bis ins Detail an die EU-Vorgaben halten.

Dazu kommt eine unübersichtliche Kompetenzverteilung der Marktüberwachungsbehörden.

Dieser „Leitfaden“ soll als Hilfestellung für Hersteller / Importeure dienen um zum einen das türkische System zu verstehen und zum anderen um die Waren besser durch den Zoll zu bringen.

Inhaltsverzeichnis	
Maßnahmen der Zoll- und Marktaufsichtsbehörden	1
Der Autor	3
Die Zollunion	5
Die Bürokratie	5
Rechtsgrundlagen	5
Einfuhr	6
Der Binnenmarktgedanke	7
Produktsicherheit oder Protektionismus?.....	8
Unsere Produkte sind schon sicher!	9
Dokumente first!	9
EG-/EU-Konformitätserklärung	9
Vorgehen bei Anforderung von Testberichten	10
Vorgehen bei Kontrollen nach der Einfuhr	11
Abschließende Handlungsempfehlungen	11
Veranstaltungshinweis	11

Stand: 18. September 2017

Der Autor



Dipl.-Finanzwirt (FH) Abdulkerim Kuzucu

www.kuzucu.de

Dipl.-Finanzwirt (FH) Abdulkerim Kuzucu kommt aus dem „gehobenen nichttechnischen Zolldienst des Bundes“ und war lange Jahre vor Ort als Zollinspektor tätig. Heute arbeitet er als freiberuflicher Dozent, Autor und Berater für Zoll- und Außenwirtschaft. Zu seinen Schwerpunkten gehören die Bereiche Zollrecht, Zolltarifrecht, Zollverfahrensrecht, Außenwirtschaftsrecht, Exportkontrolle und das Produktsicherheitsrecht im grenzüberschreitenden Warenverkehr. Kuzucu musste sich erstmals mit der Maschinenrichtlinie und im weitesten Sinne der CE-Thematik auseinandersetzen, als deutsche Firmen zunehmend Probleme bei der Zollabfertigung in der Türkei bekamen. Darüber hinaus gilt Kuzucu als Experte für die Exportkontrolle von Dual-Use-Gütern, also Waren, die sowohl für zivile als auch militärische Zwecke verwendet werden können und deshalb einer besonderen Kontrolle durch den Zoll und das BAFA unterliegen. Die Herstellung einer unternehmensinternen Schnittstelle zwischen dem Zollbeauftragten und dem CE-Koordinator liegt ihm besonders am Herzen.

MASCHINENBAUTAGE KÖLN 2017

Die Woche rund um die Maschinenrichtlinie

Dipl.-Ing. Hans-J. Ostermann
www.maschinenrichtlinie.de

RA Carsten Laschet
Sozietät Friedrich Graf von
Westphalen & Partner



TERMIN

24. – 27.
Oktober 2017
in Köln



CE

24. Oktober MASCHINENRECHTSTAG

Komprimiertes Wissen rund um das Maschinenrecht.

Compliance im Bau, Handel, Umbau und Betrieb von Maschinen und Anlagen.

Von Juristen für Juristen, Geschäftsführer, ...

25. – 26. Oktober MASCHINENRICHTLINIE

Die Konferenz rund um die Maschinenrichtlinie.

Maschinen und Anlagen herstellen, handeln, umbauen.

Praktische Lösungen für den Hersteller im europäischen Binnenmarkt

27. Oktober WORKSHOPS

- CE-konforme Beschaffung von Maschinen und Anlagen
- Internationaler Maschinenhandel – Zoll und zolltechnische Dokumentation



Weitere Informationen auf
www.maschinenbautage.eu

CE

Die Zollunion

Mit der Gründung der Zollunion im Jahre 1995 vereinbarten die damalige EWG und die Türkei nicht nur die Abschaffung der Zölle untereinander und die Errichtung eines gemeinsamen Zolltarifs gegenüber Drittländern. Im Zuge der EU-Beitrittsverhandlungen – deren Vorstufe aus Sicht der Türkei die Zollunion ist – wurde auch die Angleichung der technischen Marktzugangsvorschriften vereinbart. Denn eine funktionierende Zollunion erfordert, dass die Einfuhr von Waren aus Drittländern stets gleichbehandelt wird und die Produkte, die sich auf dem jeweiligen Markt befinden, denselben technischen Marktzugangsvorschriften unterliegen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Türkei Schritt-für-Schritt sämtliche CE-Richtlinien der EG bzw. der EU in nationales Recht umgesetzt. Was die gesetzlichen Anforderungen an eine CE-kennzeichnungspflichtige Ware und die (zoll-)technischen Dokumente betrifft, ergibt sich heute - zumindest in der reinen Theorie - kaum ein Unterschied, ob eine Maschine in Hamburg oder in Istanbul importiert wird.

Die Bürokratie

Die Behördenlandschaft in der Türkei ist allerdings eine ganz andere als in Deutschland. In Deutschland bzw. in der EU ergibt sich die gesetzliche Grundlage für das Tätigwerden von Zoll- und Marktüberwachungsbehörden aus den nationalen [Produktsicherheitsgesetzen](#) bzw. unmittelbar aus der [Verordnung \(EG\) Nr. 765/2008 \(Akkreditierung und Marktüberwachung\)](#). Diese beiden Rechtsgrundlagen ermöglichen es der zuständigen EU-Marktüberwachungsbehörde Kontrollen sowohl im Rahmen der Einfuhr, als auch bei Produkten durchzuführen, die sich bereits auf dem Markt befinden. In der Türkei erfolgt zunächst eine strikte Trennung zwischen Rechtsgrundlagen

für die Einfuhr und solchen, die sich auf bereits auf dem Markt befindliche Waren beziehen. Grund für diese Unterscheidung ist u.a. die komplizierte Kompetenzverteilung zwischen den jeweiligen Ressorts für Zoll, Wirtschaft und Technologie. Es handelt sich hierbei um drei unterschiedliche Ministerien, die alle bei der Kontrolle von CE-kennzeichnungspflichtigen Waren mitwirken. Das Turkish Standards Institution ist *keinem* der vorgenannten Ministerien untergeordnet und als vierter Akteur im Bunde befugt, verbindliche Dienstvorschriften und Leitlinien zu erlassen, sowie Kontrollen im Auftrag des Zoll-/ Wirtschafts-/ oder Technologieministeriums durchzuführen. Die Entscheidung über die Einfuhrfähigkeit einer Ware trifft – nach einer Kontrollanweisung des Wirtschaftsministeriums – das Turkish Standards Institution, nicht die Zollstelle. Die Entscheidung über das Inverkehrbringen / Inbetriebnehmen von bereits importierten oder in der Türkei hergestellten Waren trifft das Technologieministerium.

Rechtsgrundlagen

Für die produktsicherheitsrechtliche Überwachung bei der Einfuhr verabschiedet das Wirtschaftsministerium Einfuhrgesetze, die jedes Jahr in überarbeiteter Fassung - mit kaum oder nur einer geringfügigen Änderung – erneut erlassen werden. Die Einfuhrgesetze geben der Zollverwaltung und dem Türkisch Standards Institution vor, wie die Einfuhrkontrolle bei bestimmten Waren durchgeführt werden soll. Dazu später mehr. Für Produkte, die sich bereits auf dem Markt befinden, kommt das [Gesetz Nr. 4703 \(technische Marktaufsicht und Überwachung\)](#) bzw. die [Durchführungsverordnung \(Marktüberwachung\) vom 02.10.2012, Nr. 28429](#) zur Anwendung, für dessen Einhaltung und Überwachung wiederum ausschließlich das Technologieministerium zuständig ist. Aufgrund dieser Nor-

menvielfalt und behördentechnisch unterschiedlichen Verfahren wird daher zunächst zwischen der Sach- und Rechtslage *bei* der Einfuhr und *nach* der Einfuhr unterschieden.

zu nennen, dessen Anhang 2 eine Liste mit Zolltarifnummern und Warenbeschreibungen aufführt, die unter die im selben Anhang danebenstehend aufgeführte(n) CE-Richtlinie(n) fallen könnte(n).

Einfuhr

Allen voran ist hier die Einfuhrverordnung 2017/9 (in den nächsten Jahren 2018/9, 2019/9...)

Beispiele:

1. Eine zu importierender Hubwinde für eine Kfz-Werkstatt oder andere hydraulische Hubwinden der Zolltarifnummern 8425.41.00.00.00 ist nach Ansicht des türkischen Wirtschaftsministeriums bei der Einfuhr in die Türkei ausschließlich nach der Maschinenrichtlinie zu prüfen.

Lfd. Nr. 95.	8425.41.00.00.00	Servis istasyonları veya garajlarda kullanılan türdeki sabit kriko sistemleri	Makine
--------------	------------------	---	--------

2. Eine einzuführendes Kompaktklimagerät von der zur Befestigung an Fenstern, Wänden, Decken oder am Boden verwendeten Art, Zolltarifnummer 8415.10.10.00.00, ist gemäß Anhang 2 der Einfuhrverordnung 2017/9 bei der Einfuhr in die Türkei nach der Maschinen-, LVD-, EMV-, Ökodesign- und Energieetikettierungsrichtlinie zu prüfen. **Praxistipp: Es sollte ggf. rechtlich fundiert begründet werden, weshalb die vorliegende Ware nicht unter eines der aufgeführten Richtlinien fällt.**

Lfd. Nr. 44.	8415.10.10.00.00	Tek bir gövde halinde (self contained)	Makine, LVD, EMC, ENERJİ ETİKETLEMESİ, ECO-DESIGN
--------------	------------------	--	---

3. Der gleichzeitige Hinweis auf die Maschinen- und LVD-Richtlinie führt zur Verwirrung, wie z.B. bei Flüssigkeitspumpen der Zolltarifnummer 8413.81.00.00.00. **Praxistipp: Falls die Ware unter die Maschinenrichtlinie fällt, kann der Hersteller auf der EG-Konformitätserklärung ggf. angeben, dass „die Schutzziele der Niederspannungsrichtlinie“ eingehalten wurden.**

Lfd. Nr. 24.	8413.81.00.00.00	Pompalar (taşitlarda kullanılanlar hariç)	Makine, LVD, EMC
--------------	------------------	---	------------------

4. Daneben gibt es viele CE-Kennzeichnungspflichtige Waren, die bei der Einfuhr in die Türkei nicht systematisch kontrolliert werden, weil Sie nicht explizit von einer Einfuhrverordnung erfasst sind, wie z.B. eine numerisch gesteuerte Horizontal-Drehmaschine der Zolltarifnummer 8458.11.80.00.11.

Eine derartige Korrelation zwischen CE-Richtlinien und dem Zoll(tarif)recht gibt es in Deutschland bzw. im EU-Recht nicht! Türkei-Exporteure sollten daher ihre Zolltarifnummern

nochmal gründlichen unter die Lupe nehmen. Hier haben sich insbesondere mit dem Harmonisierten System zum Jahreswechsel 2016/17 wesentliche Änderungen ergeben. Die Angabe

einer falschen Zolltarifnummer kann in der Türkei dazu führen, dass unnötig eine TSE-Kontrolle ausgelöst wird bzw. eine TSE-Kontrolle fahrlässig / vorsätzlich umgangen wird. Letzteres kann zu seinem Straf- oder Bußgeldverfahren führen, in welchem der Vorwurf lautet, man hätte versucht, durch die Anmeldung einer falschen Zolltarifnummer gezielt Einfuhrkontrollen zu umgehen.

Praxistipp: [Einreihung von Maschinen und Ersatzteile in den Zolltarif](#).

Für Funkanlagen, Spielzeuge, Schutzausrüstung und Bauprodukte existieren ebenfalls Einfuhrgesetze, die vom Prinzip und Aufbau her nahezu identisch sind. Zur Übersicht sind die CE-Einfuhrverordnungen nachfolgend aufgeführt und verlinkt.

[Einfuhrverordnung 2017/08 \(Funkanlagen\)](#)

[Einfuhrverordnung 2017/09 \(diverse CE-kennzeichnungspflichtige Waren\)](#)

[Einfuhrverordnung 2017/10 \(Spielzeuge\)](#)

[Einfuhrverordnung 2017/11 \(Schutzausrüstung\)](#)

[Einfuhrverordnung 2017/14 \(Bauprodukte\)](#)

Hinweis: Neben diesen Vorschriften existiert noch eine [Einfuhrverordnung 2017/01 für Türkische Standards](#), auf die hier aber wegen dem geringen Bezug zur CE-Thematik nicht näher eingegangen wird.

Nicht zu verwechseln sind die Einfuhrverordnungen mit den CE-Richtlinien selbst. Die Einfuhrverordnungen dienen lediglich dazu, den Einfuhrbehörden vorzugeben, welche Ware nach welcher CE-Richtlinie zu kontrollieren ist und wie das Einfuhrkontrollverfahren abzulaufen hat. Die Einfuhrverordnungen geben also eher den formellen Ablauf des Einfuhrverfahrens vor. Für den fachlich-materielle Teil wird unmittelbar auf die jeweilige CE-Richtlinie

verwiesen. Diese sind mit den CE-Richtlinien der EU nahezu inhaltsgleich. Die Trennung zwischen Verfahrensrecht und dem materiellen Produktsicherheitsrecht stellt Unternehmen und die für sie tätigen Zollagenturen in der Türkei vor ein Problem. Denn der Zollagent kennt sich grundsätzlich nur mit dem Zollverfahren aus. Indes sind ihm die Tiefen der recht komplexen CE-Richtlinien in der Regel nicht bekannt und gehören grundsätzlich auch nicht in sein Fachgebiet. An dieser Stelle sind Importeure daher gut beraten, neben einem Zollagenten, einen externen (technisch-juristischen) Sachverständigen zur Seite zu ziehen, wenn es um Fragen bezüglich der richtigen Anwendung der CE-Richtlinien geht.

Der Binnenmarktgedanke

Führt man den eingangs erwähnten Binnenmarktgedanken logisch fort, kommt man zu dem Schluss, dass die türkischen Einfuhrkontrollen nur auf diejenigen Waren angewendet werden sollten, die nicht aus dem freien Verkehr der EU stammen. Denn Waren, die sich bereits im freien Verkehr der EU befinden und in die Türkei exportiert werden, unterliegen bereits den CE-Richtlinien in der EU und es liegt zumindest sehr nahe, dass diese „EU-Waren“ mit den Harmonisierungsvorschriften im Einklang stehen bzw. die Einfuhr in die Zollunion schon durch die europäischen Zoll- und Marktaufsichtsbehörden genehmigt wurde.

Zum Beispiel wird eine Maschine aus Taiwan bei der Einfuhr in Hamburg durch den Zoll kontrolliert und erhält die Freigabe des Hamburger Verbraucherschutzamtes (hier ist das Referat Produktsicherheit zuständig für die Marktüberwachung am Hamburger-Hafen). Anschließend wird die Maschine nach einem kurzen Aufenthalt in Deutschland in die Türkei exportiert. In diesem Szenario wäre eine nochmalige Kontrolle durch die türkische Marktüberwachung im Grunde überflüssig.

Tatsächlich findet man den Gedanken eines harmonisierten Rechtsgebiets innerhalb der Zollunion auch in den Einfuhrverordnungen der Türkei wieder. Jede produktsicherheitsrechtliche Einfuhrverordnung enthält unter dem Abschnitt „Befreiungen und Ausnahmen“ (türkisch: Muafiyetler ve istisnalar) die Regel, dass Ware, die aus dem freien Verkehr der EU kommen, lediglich bei der Einfuhr angemeldet, aber nicht kontrolliert werden sollen. Diese Vorzugsbehandlung für „EU-Waren“ wurde auch lange Jahre (bis ca. 2012) praktiziert.

In jüngster Zeit nimmt die Zollunion jedoch eine absurde Gestalt an. Die EU und Türkei verhandeln eigenständig über Freihandelsabkommen mit anderen Staaten, statt als Zollunion gemeinsam aufzutreten. Sie erheben gegeneinander immer mehr Anti-Dumping und Schutzzölle und es werden vermehrt protektionistische Maßnahmen verzeichnet. Die rechtlich vorgesehene Vorzugsbehandlung für „EU-Waren“ ist heute in der Praxis kaum noch von Bedeutung. Die einst vom Grundgedanken her gegenüber Drittländern außerhalb der Zollunion errichteten Schutzmaßnahmen, werden innerhalb der Zollunion leider immer öfter gegeneinander gerichtet. So kann es heute vorkommen, dass bei der Einfuhr in die Türkei Maschinen aus China weniger kontrolliert werden, als Maschinen aus der EU.

Produktsicherheit oder Protektionismus?

Das türkische Wirtschaftsministerium hat in den Einfuhrverordnungen eine grundsätzlich nachvollziehbare „Hintertür“ eingebaut, nämlich eine Ausnahme von der Vorzugsbehandlung für EU-Waren, falls von diesen ein Risiko ausgeht. Gelangt demnach das Risikoanalyse-system TAREKS zu dem Schluss, dass von einer EU-Ware ein Risiko ausgehen könnte, darf das TSE eine vollständige Dokumenten- und Wa-

renkontrolle durchführen. Das moderne Risikoanalyse-system TAREKS ist grundsätzlich in der Lage – u.a. mit Hilfe der umfangreichen Daten die Importeure im Rahmen der Einfuhr in das System einspeisen müssen – qualifizierte Auswertungen durchzuführen und so gezielte Kontrollen zu initiieren. So sehr die Türken auf ihr TAREKS-System Stolz sind, die Kritik an diesem System bzw. wie man es nutzt, wächst: Die Anmeldung der Waren in TAREKS kostet den Importeur Geld (ca. 25 EUR pro Einfuhr TAREKS-Gebühren und Bearbeitungskosten des Zollagenten), sowie Zeit (bis zu drei Tage). Die Menge an Kontrolle, die TAREKS nahezu jede Sekunde auswirft, sind vom „Bodenpersonal“ kaum mehr zu stemmen, was zusätzlich zu erheblichen Zeitverzögerungen bei der Zollabfertigung führt. „Für ganz Istanbul sind manchmal nur 2-3 TSE-Beamte im Einsatz“, beschwerte sich erst kürzlich der Verein Istanbul Zollagenturen beim türkischen Wirtschaftsministerium.

Außerdem werden steuerlich relevante Daten, welche eigentlich in den ausschließlichen Kompetenzbereich der Zoll- und Finanzbehörden fallen, im Zuge der TAREKS-Anmeldung auch an das Wirtschaftsministerium übersandt. In Deutschland wäre das aufgrund des Steuergeheimnisses nicht denkbar. Ein weiterer Kritikpunkt ist die mangelnde Transparenz und ein damit einhergehendes Gefühl, der staatlichen Willkür ausgesetzt zu sein. In der Tat ist zu beobachten, dass TAREKS scheinbar nach Branchen und Warengruppen selektiert, statt wirklich nach einem Risiko zu suchen. So kam es vor, dass im letzten Quartal vermehrt „Schweißmaschinen“ in die Kontrolle gezogen wurden. Im nächsten Quartal sind es vielleicht „Spritz- und Sprühgeräte für die Landwirtschaft“ und danach „pneumatische Werkzeuge“? Traditionelle Maschinenbauunternehmen stehen plötzlich im Fadenkreuz des türki-

schen Wirtschaftsministeriums, das mit Hilfe des Turkish Standards Institution Kontrollen bei der Einfuhr initiiert. Das Groteske dabei ist, dass die türkische Einfuhrkontrolle bei den meisten Unternehmen formelle Fehler bei der Umsetzung der CE-Richtlinien, insbesondere in den technischen Unterlagen, festgestellt hat. Dies bekräftigte aus türkischer Sicht die Annahme, dass auch von Maschinen aus der EU ein Risiko ausgeht. So schließt sich der Teufelskreis Rund um die Frage „Produktsicherheit oder Protektionismus?“

Unsere Produkte sind schon sicher!

Unter diesem Motto treten deutsche Unternehmen (z.T. berechtigt) im Ausland auf. Man könnte also meinen, dass so eine CE-Kontrolle bei der Einfuhr in der Türkei doch kein größeres Problem darstellen soll. Die „Maschine - Made in Germany“ sollte schließlich aus den Händen hochqualifizierter Ingenieure entstanden sein und jedes denkbar kleinste Risiko sollte durch entsprechende Bauteile und Maßnahmen reduziert sein; die Serienproduktion ist regelmäßig sogar ISO-9001 zertifiziert! Dankbar wäre also, dass deutsche Firmen eine Einfuhrkontrolle durch das TSE mit Bravur durchlaufen müssten. Leider ein Irrtum. Schon so manch ein mittelständisches Unternehmen oder auch deutsche Großkonzerne mussten die Erfahrung machen, dass die Einfuhr ihrer Waren in den türkischen Markt verweigert wurde, mit allen Folgen die dazugehören: Aufnahme auf die TSE-Blacklist (Erhöhung der Risikostufe), verärgerte Kunden, stoppende Produktion, Schadensersatzansprüche, Personalkosten, Arbeitsaufwand, ggf. kostspieliger Rücktransport usw. Die Liste der negativen Konsequenzen ist lang.

Dokumente first!

Die Verzweiflung auf Seiten des deutschen Exporteurs ist groß, wenn der türkische Kunde

oder die eigene Tochtergesellschaft meint, die beigefügte EG/EU-Konformitätserklärung wäre falsch und/oder man benötige für die Einfuhr in die Türkei ausführliche Testberichte einer benannten Stelle oder eines akkreditierten Prüfinstituts. In der Praxis macht es für den türkischen Kontrollbeamten zunächst keinen Unterschied, ob es sich um einen „großen“ oder „kleineren“ Hersteller handelt oder welchen Gesamteindruck die Ware macht, geschweige denn, ob von der Ware tatsächlich eine erkennbare Sicherheitsbedrohung ausgeht. Der Beamte geht nach „Schema-F“ vor. Das bedeutet, es werden in erster Linie die formalen Anforderungen der in Betracht kommenden CE-Richtlinie(n) geprüft. Da wären zunächst zu nennen: Das CE-Kennzeichen (grds. 5 mm Mindesthöhe, Anbringung in unmittelbarer Nähe der Angabe des Herstellers), die obligatorische Benennung des *türkischen* Importeurs auf dem Produkt selbst (was häufig „vergessen“ wird) und nicht zuletzt die EG-/EU-Konformitätserklärung, welche erfahrungsgemäß das größte Einfuhrversagungspotential mit sich bringt und deshalb im nachfolgenden näher darauf eingegangen wird.

EG-/EU-Konformitätserklärung

In den meisten Fällen scheitern eine erfolgreiche Einfuhrkontrolle und damit eine reibungslose Zollabfertigung an einer rechtlich leider nicht einwandfreien EG-/EU-Konformitätserklärung. Hier wird empfohlen sich ganz strikt und chronologisch am Wortlaut der anwendbaren CE-Richtlinie zu orientieren und insbesondere auf die vollständige Benennung der im Amtsblatt der EU veröffentlichten harmonisierten Normen zu achten. Von großem Nutzen sind hier z.B. die [Kommentierung](#) und das [Muster- EG-Konformitätserklärung](#) von Herrn Dipl.-Ing. Hans-J. Ostermann auf www.maschinenrichtlinie.de. Zu einem Missverständnis führt zudem häufig

eine abweichende Produkt- oder (interne) Typenbezeichnung auf der Rechnung, dem Typenschild oder den sonstigen Begleitunterlagen, wie z.B. der Betriebsanleitung. Dies erschwert dem Kontrollbeamten eine eindeutige Zuordnung der „Papiere“ zur „Ware“ und lässt ihn skeptisch werden. Außerdem wird oftmals die Seriennummer nicht angegeben, obwohl eine vorhanden ist. Über die sonstigen Pflichten kann man sich im Einzelnen streiten. Außer in den Fällen, in denen ein Fehler oder Missverständnis seitens des TSE offensichtlich ist, bringt ein „Verwaltungsstreit“ in der Türkei den Importeur erfahrungsgemäß nicht weiter. Wer im internationalen Warenverkehr agiert, muss sich eben auf übervorsichtige Grenzbeamte und auf eine restriktive Rechtsauslegung mit vollem Ermessensgebrauch einstellen. Daher lautet die Devise: Keine Angriffsfläche bieten! Mit einer gründlichen Überprüfung und bedarfsweise Optimierung der zolltechnischen Unterlagen wird der Warenverkehr mit der Türkei zu 99% reibungslos funktionieren. Unwägbarkeiten gibt es jedoch immer. Auf hoher See und vor dem Zöllner ist man in Gottes Hand.

Vorgehen bei Anforderung von Testberichten

Stellt ein Kontrollbeamte formale Fehler in den „Papieren“ oder der Kennzeichnung fest, darf er an der Konformität der Ware zweifeln. In der Türkei herrscht die Auffassung, dass dann nur noch Testberichte einer benannten Stelle oder eines externen Prüflabors die Konformitätszweifel beheben können. Unternehmen sollten in so einem Fall daher zunächst den Sachverhalt gründlich ermitteln und insbesondere feststellen, aus welchem genauen Grund sich Zweifel ergeben haben. Das Misstrauen, den der Kontrollbeamte gegenüber dem Hersteller hat, muss nach herrschender türkischer Ansicht durch eine externe Stelle wiederlegt werden,

den der Hersteller beauftragt hat. In dieser Situation kommen deutsche Exporteure oft in Erklärungsnot, insbesondere wenn das Konformitätsbewertungsverfahren -EU-rechtlich zulässig- ohne eine externe Prüfstelle durchgeführt wurde und dementsprechend keine Testberichte eines Dritten vorliegen. Oder aber man will aufgrund von Betriebsgeheimnissen schlicht keine technischen Unterlagen bereitstellen. Hierbei handelt es sich um das Worst-Case-Szenario, denn in der behördlichen türkischen Praxis herrscht die Auffassung, dass stets externe Prüfinstitute mit der Abnahme einer CE-kennzeichnungspflichtigen Ware beauftragt werden müssen. Es wird erwartet, dass ein zusammenhängender, vollständiger Testbericht vorgelegt wird, in welchem die in der Konformitätserklärung wiedergegebenen harmonisierten Normen getestet und als „bestanden“ bescheinigt sind. Kann ein Testbericht nicht vorgelegt werden, wird die Einfuhr grundsätzlich versagt, mit der Folge, dass die Ware wieder in das Herkunftsland ausgeführt werden muss und in TAREKS für eine Wiedereinfuhr blockiert wird. Türkische Kunden, die sich dieser Gefahr bewusst sind, fordern daher neuerdings Testberichte im Vorfeld an, quasi vorsorglich, um bei einer möglichen Kontrolle durch das TSE diese gleich vorlegen zu können. Hersteller sind allerdings nicht verpflichtet, Teile der technischen Unterlagen an Kunden zu übermitteln (vgl. auch § 393 Absatz 5 Leitfadens zur Maschinenrichtlinie der EU-Kommission). Die Marktüberwachungsbehörden sind indes gesetzlich zur Wahrung der Vertraulichkeit dieser Informationen verpflichtet. Herr Kuzucu steht den Unternehmen in solchen Fällen als Berater und „Mediator“ zur Seite. Hier hilft insbesondere ein Workshop mit den beteiligten Personen, um Klarheit zu schaffen.

Vorgehen bei Kontrollen nach der Einfuhr

Befindet sich die Ware bereits im freien Verkehr der Türkei, kann das Technologieministerium im Rahmen einer Betriebsprüfung (risikobasiert oder stichprobenartig) Marktaufsichtsmaßnahmen durchführen und zwar unabhängig davon, ob die Ware von einer Einfuhrverordnung erfasst ist oder nicht. Es kommt auch vor, dass das Wirtschaftsministerium Daten über Einfuhren weiterleitet, bei denen das TSE mangels Personalressourcen o.ä. keine Kontrolle durchführen konnte. Gelangen die Prüfer des Technologieministeriums zu dem Schluss, dass von der Maschine eine Gefahr ausgeht oder die technischen Unterlagen fehlerhaft sind, muss die Person, welche die Maschine in die Türkei in Betrieb genommen oder in Verkehr gebracht hat, mit entsprechenden Unterlagen des Herstellers die Konformitätszweifel aufheben.

Hierfür bekommt der Inbetriebnehmer / Inverkehrbringer in der Regel immerhin eine großzügige Frist von 90 Tagen. Der Vorteil in der Prüfung *nach* der Einfuhr ist, dass die bürokratische Abwicklung nicht über TAREKS erfolgt. Das heißt, die technischen Unterlagen (wie z.B. Testberichte) können auch in Papierform vorgelegt werden und die Maschine läuft währenddessen weiter. Auch hier empfiehlt es sich zunächst abzuklären, weshalb Konformitätszweifel bestehen und welche Dokumente der Prüfer sehen will. Im nächsten Schritt sollte eine Abwägung erfolgen, ob ein Mitarbeiter des Herstellers selbst in die Türkei reist, um dem Prüfer vor Ort bestimmte Dokumente unmittelbar auszuhändigen oder diese ggf. mit einem gesonderten Erklärungsschreiben, postalisch oder gar nicht übersandt werden.

Abschließende Handlungsempfehlungen

Exportierende Unternehmen sollten sehr genau prüfen, ob die Zolltarifnummer, die Kennzeichnungen und insbesondere die Konformitätserklärung den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und die „Papiere“ widerspruchsfrei sind. Hierdurch kann in der Regel das Worst-Case-Szenario (Sicherstellung der Maschine, Anforderung von Testberichten) vermieden werden. Darüber hinaus ist es ratsam, dass deutsche Exporteure Ihre Kunden bereits im Vorfeld darüber aufklären, welches Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt wurde und welche Unterlagen im Falle eines Ersuchens durch eine türkische Marktüberwachungsbehörde zur Verfügung gestellt werden können und welche nicht (sog. Letter of explanation).

Für detaillierte Fragen und unternehmensspezifische Lösungen/Workshops können Sie sich jederzeit gerne an Herrn Abdulkerim Kuzucu, Dipl.-Finanzwirt (FH) unter der Telefonnummer 040 370 880 93 (www.kuzucu.de) oder per E-Mail an zoll@kuzucu.de wenden.

Veranstaltungshinweis

Der Autor ist Referent auf den [Maschinenbautagen Köln 2017](#) und leitet / referiert hier am 27. Oktober den [Workshop „Internationaler Maschinenhandel – Zoll und zolltechnische Dokumentation“](#)