

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielleicht haben Sie es bemerkt: Mit der ersten Ausgabe 2023 hat unser Infoletter ein neues Design erhalten. Unter der Bezeichnung "Schlagbaum", die Sie vielleicht schon von unserem Podcast kennen, möchten wir Sie weiter über aktuelle Entwicklungen im Zoll- und Außenwirtschaftsrecht, im Steuerrecht sowie zu Compliance-Themen auf dem Laufenden halten. Wir möchten zudem künftig auch weiterhin Themen aufgreifen, die wir im Rahmen unserer Beratungspraxis als wichtig für Sie identifiziert haben.

Aus diesem Grund greifen wir in unserem ersten Beitrag die Thematik der Antidumpingzölle auf importierte Fahrräder und Fahrradteile auf, um Sie - anlässlich verstärkter Prüfungstätigkeit durch die Hauptzollämter - auf einige wichtige Punkte hinzuweisen.

Nach einer Einigung im Dezember 2022 über eine gesetzliche Regelung zum sog. CO2-Grenzausgleich - auch Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) genannt - werden auf Einführer von Erzeugnissen aus emissionsintensiver Produktion (Aluminium, Eisen und Stahl, Zement und Düngemittel) voraussichtlich bereits ab Oktober 2023 Berichts- und Dokumentationspflichten zukommen. Die Änderungen, die sich bereits abzeichnen, haben wir für Sie zusammengefasst.

Erstaufläuterungsweise hat der BFH den Solidaritätszuschlag für die Jahre 2020 und 2021 noch nicht für verfassungswidrig gehalten trotz seiner eigenen zunächst geäußerten Bedenken, die auch im Schrifttum starke Unterstützung fanden. So bleibt dem Bund diese unbefristete Ergänzungsabgabe inzwischen ohne Koppelung an die Sonderaufgabe, allerdings darf sie nicht dauerhaft wechselnde Finanzierungslücken decken.

Das Thema "Russland-Sanktionen" wird uns auch im Jahr 2023 angesichts des fürchtbaren Kriegs in der Ukraine begleiten. Die Rohölgewinnung ist wohl eine der größten Vermögensquellen Russlands und hat Russland somit eine große Macht über die internationale Wirtschaft gegeben. Um dem entgegenzuwirken, haben sich die G7 Staaten und die EU entschieden, wenn auch zunächst zögerlich - im wahrsten Sinne des Wortes - dem ganzen einen Deckel drauf zu setzen und entwickelten eine Preisgrenze für Rohöl aus Russland, um einerseits die russische Wirtschaft unter Druck zu setzen und andererseits der hiesigen Inflation und der Energiekrise entgegenzuwirken. Für Diesel und Heizöl gilt ein vergleichbares Modell.

Eine interessante Lektüre wünschen

Ihre Möllenhoff Rechtsanwältin

Themen
Zoll: Antidumpingzölle auf den Import von Fahrrädern und Fahrradteilen
Zoll: Aktuelle Entwicklungen beim CO2-Grenzausgleichssystem / Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)
Steuern: Ende des Solis - doch noch nicht in Sicht
Außenwirtschaft: Aktuelles zu den Russland-Sanktionen

Ausgabe 01/2023

MÖLLENHOFF RECHTSANWÄLTE
Steuern | Zoll | Exportkontrolle

Inhaber: Dr. Ulrich Möllenhoff
Rechtsanwaltskanzlei
Königsstraße 46
48143 Münster
Tel.: +49 251 - 85713-0
Fax: +49 251 - 85713-10
E-Mail: info@ra-moellenhoff.de



I. Antidumpingzölle auf den Import von Fahrrädern und Fahrradteilen

"Mir ist es eingefallen, während ich Fahrrad fuhr", ist eine Erkenntnis, mit der Albert Einstein zitiert wird. Das zeigt, wie großartig das Fahrrad ist. Das sage ich nicht nur als Bürger der Fahrradhauptstadt Münster, in der jeder Mensch in der Regel mehr als ein Fahrrad besitzt. (ich verrate nicht, wie viele es bei mir sind ...), sondern auch als aktiver Radfahrer und als Berater, der beobachtet, dass bereits während der Corona-Pandemie Deutschland auch zu einem Fahrradland mit vielen Produktionsstätten für Fahrräder geworden ist, und wo die Nachfrage nach diesem Fahrzeug erheblich in den letzten Jahren gestiegen ist. Natürlich fahren auch alle Kolleginnen und Kollegen in unserem Büro Fahrrad.

Das Fahrrad ist zollrechtlich aber auch eine echte Herausforderung, ist es doch Gegenstand einer der ältesten und detailreichsten Antidumping-Maßnahmen im Zollrecht, also einer Maßnahme, mit der Zusatzzölle auf Fahrräder und Fahrradteile (Rahmen, Gabeln, Felgen, Naben, Ketenschaltungen, Bremsen, Lenker, u.a.) aus der Volksrepublik China und andere Länder, erhoben werden, um auszugleichen, dass die betreffenden Waren günstiger für den Export verkauft werden, als es der Selbstkosten oder örtliche Marktpreis möglich machen sollte. Für Fahrräder und Fahrradteile regelt sich das nach der Verordnung (EG) Nr. 71/97 sowie der Verordnung (EG) 88/97. Der Zuschlag beträgt für solche Waren immerhin 48,5 %.

Dieser Antidumpingzoll existiert schon seit vielen Jahren. Genau genommen seit 1993 und hat sich seitdem erheblich weiterentwickelt. Was zunächst für Fahrräder gedacht war, wurde in den Folgejahren wegen befehrteher Umgehung auf die sogenannten wesentlichen Fahrradteile ausgeweitet. Die Umgehung lag in dem Versuch, durch einfaches Zusammenschrauben (Screw-driving) von Fahrrädern den Antidumpingzoll zu umgehen. In 2019 wurde zuletzt die fünfjährige Verlängerung beschlossen. Außerdem wurde die Anwendung regional ausgeweitet auf die Länder Indonesien, Malaysia, Sri Lanka, Tunesien, Kambodscha, Pakistan und die Philippinen.

Auch vor dem technischen Fortschritt machte diese Regelung nicht halt. Der Antidumpingzoll wird seit 2019 auch auf Fahrräder mit Hilfsmotor, sogenannte E-Bikes mit Ursprung in der VR China ausgeweitet. Das betrifft nur die E-Bikes selbst, nicht jedoch die wesentlichen Fahrradteile, die in E-Bikes eingebaut werden.

Nun gibt es zahlreiche Möglichkeiten, diesen Antidumpingzoll zu reduzieren bzw. sich davon vollständig befreien zu lassen:

- Es existiert die Möglichkeit der vollständigen Befreiung vom Antidumpingzoll auf wesentliche Fahrradteile nach der Verordnung (EG) 88/97, nämlich dann, wenn der Antragsteller nachweist, dass im Rahmen der Produktion in der EU den Teilen mit chinesischem Ursprung mindestens 25 % Wertzuwachs verliehen wird, oder dass die Produktion des Fahrrades mit mehr als 40 % von Teilen nicht chinesischem Ursprungs erfolgte. Dieses Befreiungsverfahren wird von der EU-Kommission geführt und das Ergebnis im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Es sind in einem solchen Verfahren etliche weitere Voraussetzungen und Formalien nachzuweisen. Insbesondere ist ein Bewilligungsantrag nur dann möglich, wenn das jeweilige Unternehmen in den letzten sechs Monaten vor Antragstellung nicht weniger als 300 Fahrräder pro Monat produziert hat.
- Für Unternehmen oder Personen, die weniger als 300 Fahrräder produzieren, gibt es andere Befreiungsmöglichkeiten auf Ebene des örtlichen Hauptzollamtes mit dann zu erfüllenden weiteren Bedingungen.
- Für E-Bikes ist zu beachten, dass lediglich die Einfuhr von Fahrrädern den Antidumpingzoll auslöst. Die Einfuhr von Fahrradteilen zum Einbau in E-Bikes unterfällt per se nicht dem Antidumpingzoll. Hier muss aufgrund identischer Zolltarifnummern die Befreiung auf Ebene des Hauptzollamtes beantragt werden. Unternehmen, die beides herstellen, können seit der Durchführungsverordnung 2020/1296 die befreit importierten wesentlichen Fahrradteile auch für die Produktion von E-Bikes verwenden. Solche Unternehmen, die nur E-Bikes herstellen, haben sich einer nationalen Endverwendungsbewilligung zu bedienen, die vom örtlichen Hauptzollamt erteilt wird.

Gerade dieser Unterschied wird von der LEVA-EU, einem europäischen Handelsverband, in einer Mitteilung von Ende letzten Jahres beklagt. Obwohl die EU-Kommission in einem direkten Schreiben an den Verband bestätigt habe, dass Fahrradteile für E-Bikes nicht unter den Antidumpingzoll fallen, sei es bei vielen Mitgliedsunternehmen zu beobachten, dass Zusatzzölle oder zumindest eine Sicherheit dafür von den Zollbehörden verlangt werde. Eine schwierige Situation, die die deutsche Zollverwaltung auf ihrer Internetseite www.zoll.de ausdrücklich aufgreift und erläutert, wie man eine solche Endverwendungsbewilligung erhalten kann, um die Entrichtung von Antidumpingzöllen auf Teile für E-Bikes zu verhindern.

Eine Herausforderung für alle Unternehmen der Fahrradbranche. Der Teufel steckt hier im Detail. Es gibt zahlreiche Einzelvoraussetzungen und besondere Fragestellungen, die es zu beachten gilt. Es scheint, als ob es für keine Antidumpingmaßnahmen mehr Einzelfallregelungen und Gerichtsurteile in den letzten Jahren gegeben hat als für die Antidumping-Maßnahme auf Fahrräder. Die Rechtslage ändert sich zudem gefühlt jedes halbe Jahr.

Es macht um so problematischer, dass die Zollverwaltung dieses Thema in 2023 im Prüfungsdienst aufzugreifen scheint und antritt, bei Fahrradmontagebetrieben in Deutschland Kontrollen über den richtigen Umgang mit den Antidumpingzöllen und den Befreiungsmöglichkeiten anzustrengen. Wir können allein im Januar von mehreren Kontrollmaßnahmen und angekündigten Zollprüfungen bei Fahrradproduzenten berichten. Wir empfehlen, die Fragestellungen vor Beginn der Zollprüfung zu klären. Gerne sind wir Ihnen hier behilflich.

Trotzdem verhält es sich in dieser komplexen zollrechtlichen Materie des Antidumpingzolls auf Fahrräder und wesentliche Fahrradteile wie mit dem Fahrradfahren selbst. Es überwiegt der Spaß mit dem Fahrzeug, oder wie es Desmond Tutu ausdrückte:

"Gib einem Menschen einen Fisch und er kann sich einen Tag ernähren. Lehre einem Menschen das Fischen und er kann sich sein Leben lang ernähren. Lehre einem Mann das Radfahren und er merkt, dass das Fischen ein langweiliger Zeitvertreib ist." (Desmond Tutu).

Beide Zitate aus www.careelite.de

Verfasser: [Rechtsanwalt Dr. Ulrich Möllenhoff, Fachanwalt für Steuerrecht](mailto:Ulrich.Moellenhoff@ra-moellenhoff.de)

II. Aktuelle Entwicklungen beim CO2-Grenzausgleichssystem / Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)

Die Weichen für das CO2-Grenzausgleichssystem – auch Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) genannt – sind gestellt: Verhandlungsführer von Rat und europäischem Parlament haben sich am 13. Dezember 2022 über die Inhalte einer entsprechenden Verordnung geeinigt. Damit haben die europ. Trilogverhandlungen der am Gesetzgebungsverfahren beteiligten Organe Rat, EU-Parlament und Kommission ihren Abschluss gefunden. Die Einigung ist vorläufig, weil einige Aspekte, die für das CBAM von Bedeutung sind, in anderen Richtvorschriften geregelt sind, die diesbezüglich noch präzisiert werden müssen. Darüber wird im Einzelnen noch verhandelt. Aus der Berichterstattung über die erzielte Einigung und dem [Positionspapier](https://www.zoll.de) über die Standpunkte der drei Parteien (Stand 27.06.2022) lässt sich jedoch schon erkennen, was auf die betroffenen Unternehmen zukommen wird.

Worum geht es?

CBAM ist ein zentraler Baustein des im „Green Deal“ festgelegten politischen Ziels der Europäischen Union, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden. Die Idee des CBAM ist, durch eine Art Abgabenerhebung bei der Einfuhr von Gütern aus CO2-intensiver Produktion zu verhindern, dass die Produktion dieser Waren in Nicht-EU-Länder mit niedrigeren Umweltstandards verlagert wird.

Die Europäische Union hat das Ziel der Klimaneutralität ab 2050 im Europäischen Klimagesetz ([VO \(EU\) 2021/1119](https://www.zoll.de)) gesetzlich verankert. Das Ziel kann nur durch eine erhebliche Reduzierung der CO2-Emissionen erreicht werden.

Die Reduzierung der Treibhausgasemissionen soll mit Hilfe des europäischen Emissionshandelssystems erreicht werden. Aktuell erhalten Unternehmen mit emissionsintensiven Produktionen Emissionszertifikate kostenlos, Emissionen werden also künftig „ihren Preis haben“. – So der Plan, die Verhandlungen über die genaue Ausgestaltung des künftigen EU-Emissionshandelssystems laufen noch (s. [Pressemitteilung Rat der EU](https://www.zoll.de) v. 13.12.2022).

Die Schlussfolgerung, dass aufgrund einer solchen Verteuerung der Produktion die betroffenen Industriezweige in Nicht-EU-Länder abwandern würden, liegt auf der Hand. Eine Abwanderung der Unternehmen wäre nicht nur verheerend für den europäischen Arbeitsmarkt, sondern würde darüber hinaus auch die Klimaziele der EU konterkarieren, wenn die klimaschädlichen Produktionen künftig in Drittländer verlagert würden, in denen die Klimaschutzmaßnahmen weniger ambitioniert sind als in der Europäischen Union.

Was ist die Lösung?

Nun kommt der CO2-Grenzausgleich ins Spiel, der eine solche Verlagerung verhindern soll, indem man das CBAM an das Emissionshandelssystem koppelt. CBAM soll zu vergleichbaren Kosten für Importgüter auf der einen und für in der EU produzierten Gütern auf der anderen Seite führen.

Geplant ist, dass Importeure von CO2-intensiven Erzeugnissen für den Import sog. CBAM-Zertifikate erwerben müssen. Nach derzeitigem Verordnungsentwurf (Annex I) sind die Produktgruppen Eisen und Stahl, Aluminium, Zement, Düngemittel, Elektrizität, Wasserstoffe, vor- sowie nachgelagerte Produkte betroffen. Perspektivisch soll der Anwendungsbereich noch erweitert werden.

Die durch CBAM eingeführten CO2-Preise für ausländische Produzenten sollen sich am Preis der Emissionszertifikate für EU-Produzenten richten: Nach dem Willen aller am Gesetzgebungsprozess Beteiligten soll sich der Preis für die CBAM-Zertifikate am wöchentlichen Durchschnittspreis der Zertifikate im Emissionshandel orientieren (derzeitiger Art. 21). Hinsichtlich der genauen Zollformalitäten bei der Einfuhr der betroffenen Waren unterscheiden sich die Standpunkte von Kommission, Rat und Parlament (s. Art. 25 / 25a Positionspapier), hier bleibt abzuwarten, wie die finale Fassung ausgestaltet sein wird. Absehbar ist, dass Unternehmen für den Import der betroffenen Waren eine Bewilligung bei der zuständigen Behörde beantragen müssen. Interessant ist, dass die Voraussetzungen, die der „Autorisierte CBAM declarant“ erfüllen muss, den Voraussetzungen des Authorised Economic Operator (AEO) sehr ähneln (s. derzeitiger Art. 17).

Wie ist der Zeitplan?

Nach dem derzeitigen Plan soll das CO2-Grenzausgleichssystem ab Oktober diesen Jahres mit einer Übergangsphase in Kraft treten. Diese endet, sobald im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems keine kostenlosen CO2-Zertifikate mehr vergeben werden. ([PM EU-Parlament v. 13.12.2023](https://www.zoll.de)). Der derzeitige Entwurf sieht 2025 als Ende der Übergangszeit vor (Erwägungsgrund 50), aber dies wird aktuell noch verhandelt (s.o.).

Die Einführung dient im ersten Schritt der Datenerfassung durch Berichtspflichten (Art. 32), bevor das CBAM vollständig angewendet werden soll. Importeure der betroffenen Güter sollen die mit der Produktion verbundenen Emissionen zunächst dokumentieren, ohne Emissionszertifikate erwerben zu müssen. Auch soll es eine Berichtspflichten geben im Hinblick auf die im Herstellungsland (außerhalb der EU) ausgestoßenen CO2-Emissionen und dem im Herkunftsland gezahlten CO2-Preis (Art. 35).

Worauf müssen Unternehmen sich vorbereiten?

Unternehmen, die Güter der betroffenen Industriezweige importieren möchten, müssen sich frühzeitig auf die voraussichtlich vierteljährlichen Berichtspflichten einstellen. Die Berechnungs- und Dokumentationspflichten erfordern die Implementierung entsprechender Prozesse und deren Beschreibung in schriftlicher Form. Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte können zur Dokumentation der Bewilligungsvoraussetzungen voraussichtlich auf vorhandene Strukturen zurückgreifen. Hier sollte frühzeitig geprüft werden, ob die vorhandenen Prozesse aktuell und im Prüfungsfall „belastbar“ sind.

Verfasserin: [Rechtsanwältin Almuth Barkau](mailto:Almuth.Barkau@ra-moellenhoff.de)

III. Ende des Solis - doch noch nicht in Sicht

Der [BFH \(IX R 15/20\)](https://www.zoll.de) entschied ablehnend über ein Verfahren, in dem die Verfassungsmäßigkeit des Solidaritätszuschlags für das Jahr 2020 und 2021 von den Klägern angezweifelt wurde und die Herabsetzung der Vorauszahlung des Solidaritätszuschlags auf 0 Euro erstritten werden sollte.

Der Solidaritätszuschlag ist eine Ergänzungsabgabe zur Einkommens- und Körperschaftsteuer. Ursprünglich wurde der Solidaritätszuschlag in Höhe von 7,5% 1991 eingeführt und diente damals dazu die finanziellen Auswirkungen des Golfkriegs sowie die Mehrbelastungen resultierend aus dem Zusammenbruch der Sowjetunion und der Wiedervereinigung auszugleichen. Er war bis zum 30.06.1992 befristet. Der geltende (zweite) Solidaritätszuschlag wird seit 1995 erhoben nach dem Solidaritätszuschlaggesetz 1995 (SolZG 1995). Der Solidaritätszuschlag betrug von 1995 bis 1997 zunächst 7,5 Prozent, ab 1998 5,5 Prozent der festgesetzten Einkommens- oder Körperschaftsteuer. Er wurde allen Steuerpflichtigen – sowohl in den alten wie auch in den neuen Bundesländern - entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit auferlegt, um in einem solidarischen finanziellen Opfer aller Bevölkerungsgruppen die deutsche Einheit zu finanzieren. Erst ab einer Einkommensteuer von mehr als 972 Euro bzw. 1.944 Euro Einkommensteuer wurde er erst in eine Milderungszone schrittweise und dann mit dem vollen Satz von 5,5 % erhoben. Mit dem Gesetz zur Rückführung des Solidaritätszuschlags aus 2019 wurden 90% der Steuerpflichtigen ab 2021 von der Abgabepflicht befreit. Nur noch Spitzenverdiener und Unternehmen müssen diese Ergänzungsabgabe entrichten.Im Ausgangsverfahren leisteten die Steuerpflichtigen für das Jahr 2020 Einkommenssteuervorauszahlungen und entrichteten auch im Rahmen der vierteljährlichen Vorauszahlungen den Solidaritätszuschlag. Sie wendeten sich gegen den Solidaritätszuschlag und beriefen sich dabei auf das Auslaufen der Aufbauhilfen für die östlichen Bundesländer ab 2019. Da eine Ergänzungsabgabe nach Art. 106 Abs. 1 Nr. 6 GG nur zur Abdeckung von Bedarfsspitzen erhoben werden dürfe, verbiete dieser Ausnahmecharakter eine immerwährende Erhebung zur allgemeinen Finanzierung des Bundeshaushalts. Außerdem werfe die Belastung nur noch einer kleinen Gruppe von Steuerpflichtigen Fragen zur Steuergerechtigkeit, der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit und der folgerichtigen Ausgestaltung der steuerlichen Belastungsentscheidung auf. Das Finanzamt lehnte ebenso wie das Finanzgericht den Antrag der Kläger ab.

Der BFH sah aber den Solidaritätszuschlag in den Jahren 2020 und 2021 als noch nicht verfassungswidrig an und sah auch das SolZG 1995 i.d.F. durch Art. 4 des 2. FamEntstAG vom 01.12.2020 auch nicht gegen Art. 3 Abs. 1, Art. 6 Abs. 1 oder Art. 14 GG verstoßen. Eine Vorlage an das BVerfG nach Art. 100 Abs. 1 VG kam daher nicht in Betracht.

Für den BFH hält sich die Ergänzungsabgabe in den vorgegebenen verfassungsrechtlichen Schranken, widerspreche nicht dem Willen des Verfassungsgebers, belaste die Länder nicht übermäßig, sie müsse weder befristet werden oder für einen kurzen Zeitraum gelten noch ausschließlich zweckgebunden für den „Aufbau Ost“ verwendet werden. Die Verfassungsmäßigkeit einer Ergänzungsabgabe werde in diesen Fällen aber erst zweifelhaft, wenn die Änderung der Verhältnisse eindeutig und offensichtlich feststeht, was hier noch angelehnt wurde. Was allerdings teilweise im Schrifttum bereits angezweifelt wird, da der Zeitraum fast 30 Jahre betrage. Allerdings war in den Jahren 2020 und 2021 immer noch der außergewöhnliche Finanzbedarf des Bundes für die Kosten der deutschen Einheit nach Ansicht des Bundesorgans ([E-Drucksache 17/10933](https://www.zoll.de)) nicht abgedeckt, etwa im Bereich der Rentenversicherung - beim Anspruchs- und Anwartschaftsübertragungsgesetz, für den Arbeitsmarkt sowie für andere überproportionale Leistungen aus dem Bundeshaushalt für die ostdeutschen Bundesländer (bisheriger Korb II des Solidaritätszuschlag). Die Mittel, die bisher zur Überwindung der Folgen der deutschen Teilung aufgewendet worden sind, übersteigern immer noch das durch den Solidaritätszuschlag erzielte Aufkommen. Diese Begründung reicht auch dem BFH, eine Ausstiegsperspektive hält er nicht für notwendig.

Auch in Bezug auf Art. 3 Abs. 1 GG, überlässt der BFH dem Steuergesetzgeber die Auswahl des Besteuerungsgegenstands ebenso wie bei der Bestimmung des Steuersatzes einen weitreichenden Entscheidungsspielraum. Der Gleichheitssatz bindet ihn an den Grundsatz der Steuergerechtigkeit, der gebietet, die Belastung mit Finanzzwecksteuern an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auszurichten (vgl. z.B. BVerfG-Beschluss in BVerfGE 152, 274, Rz 99 f.). Das gilt insbesondere im Einkommensteuerrecht, das auf die Leistungsfähigkeit des jeweilsigen Steuerpflichtigen hin angelegt ist. Gerade in der Staffelung des Solidaritätsbeitrags (Freigrenze und Gleitzone) seit 2021 wird die Umsetzung des Sozialstaatsprinzips gesehen.

Dieses Verfahren wird sehr wahrscheinlich doch noch vor dem BVerfG weitergeführt. Auch wenn der BFH die Frage nach der Verfassungsmäßigkeit im Rahmen der Normenkontrollklage verneint hat, bleibt für die Kläger noch nach abgelehnter Entscheidung des BFH im Wege der Verfassungsbeschwerden sich an das BVerfG zu wenden. Bisher gibt es keine Entscheidung des BVerfG zum Solidaritätszuschlag. Erklärt das BVerfG den Solidaritätszuschlag ab 2020 für nichtig, so tritt die Regelung rückwirkend außer Kraft. Bei einer Unvereinbarkeit tritt sie ab einem bestimmten Zeitpunkt außer Kraft.

Was müssen Sie jetzt tun, um Ihre Zahlungen des Solis zurückzubekommen?

Erstmal geht es in diesem Urteil nur um Zahlungen des Solis ab 2020, denn das Gesetz wurde neuere geltend nachdem im Jahr 2019 der Solidaritätspakt II ausgelaufen war. Andere Jahre kommen hier nicht in Frage.

Weiter ist maßgeblich, ob Ihre Steuerfestsetzung für die Jahre 2020 und 2021 bisher vorläufig erfolgt ist. Hier bietet § 165 Abs. 1 Nr. 2 AO diese Möglichkeit weiter, auch wenn das Verfahren beim BFH erfolglos abgeschlossen wurde. Bleibt noch das BVerfG, wenn es sich mit der Verfassungsmäßigkeit einer tragenden Norm beschäftigt. Das gilt auch für Verfassungsbeschwerden, wenn die Kläger sie einlegen. Umfang und Grund der Vorläufigkeit sollen erläutert werden. Das erspart dem Steuerpflichtigen einen Anspruch einzulegen gegen die Steuerfestsetzung, um die Änderung zu einem späteren Zeitpunkt zu erreichen.

Wenn der Ausspruch der Vorläufigkeit fehlt, muss Einspruch gegen die Festsetzung erhoben werden mit dem Verweis auf die anstehende Entscheidung des BVerfG. Dann profitieren auch Sie davon, wenn das BVerfG den Soli inzwischen nicht mehr für verfassungsgemäß halten sollte.

Wenn Sie noch Fragen dazu haben, unterstützen wir Sie gerne.

Verfasserin: Rechtsanwältin Julia Gniewlinski

IV. Außenwirtschaft: Aktuelles zu den Russland - Sanktionen

Die EU hat inzwischen neun Sanktionspakete gegen Russland erlassen. Die wir Ihnen weitgehend vorgestellt haben.

Zum 5. Februar 2023 sind noch Ergänzungen zum Olembargo in Kraft getreten, die bereits im neunten Sanktionspaket verabschiedet wurden. So ist jetzt nach Artikel 3m der Verordnung 833/2014 der nachfolgenden KN-Codes (Anhang XXV) unmittelbar oder mittelbar zu kaufen, einzuführen oder zu verbringen, wenn sie ihren Ursprung in Russland haben oder aus Russland ausgeführt werden.

Kurzfristige Verträge (Spot-on Geschäfte) sind jetzt nicht mehr erlaublich, ist die Erfüllung von Verträgen. Auch die Beförderung von Rohöl und Erdölzerzeugnisse aus Russland durch EU-Schiffe in Drittländer ist verboten. Hat das Rohöl oder die Erdölzerzeugnisse einen nicht russischen Ursprung und wird nur in Russland verladen, geht aus Russland ab oder wird durch Russland durchgeführt, so gilt dies nicht, sofern die Waren nicht russischen Ursprungs sind und nicht in russischem Eigentum stehen.

Der Transport von russischem Öl durch Pipelines ist bisher nicht erfasst.

Dieses Angebot ist, wenn das Rohöl oder die Erdölzerzeugnisse zu einem Preis erworben werden, der der Preisobergrenze für russisches Öl auf 60 \$ pro Barrel festzulegen. Die Preisobergrenze gilt für Rohöl, Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien, die ihren Ursprung in Russland haben oder aus Russland ausgeführt werden. Die Preisobergrenzen werden aber einer regelmäßigen Kontrolle in Form einer Marktüberprüfung unterliegen. Nach Marktanpassungen haben Sie 90 Tage Zeit zur Anpassung.

Außerdem ist es Ihnen ebenfalls nicht gestattet mit Drittländern zu handeln, dies hier Öl oberhalb der Preisobergrenze aus Russland gekauft haben, um es nun weiter an den europäischen Markt zu bringen. Wenn hier, der Betreiber es „musste oder vernünftigen Grund zu der Annahme hatte“, dann bedeutet das: Wenn Sie nur etwas in diese Richtung ahnen, dann lassen Sie es lieber. Gemäß Artikel 3n der Verordnung Nr. 833/2014 ist es verboten unmittelbar oder mittelbar technische Hilfe, Vermittlungsdienste, Finanzmittel oder Finanzhilfen im Zusammenhang mit dem Handel mit Drittländern mit oder der Vermittlung oder der Beförderung in Drittländer der oben genannten Rohöl und Erdölzerzeugnisse, die ihren Ursprung in Russland haben oder aus Russland ausgeführt wurden, zu erbringen, einschließlich durch Umladungen zwischen Schiffen.

Das Verbot gemäß Artikel 3n gilt nicht, wenn das zugrundeliegende Geschäft mit russischem Rohöl oder russischen Erdölzerzeugnissen nicht nach Art. 3m der Verordnung Nr. 833/2014 verboten ist, weil es zu den verschiedenen Ausnahmen des Verbots zählt.

Mit der dritten Stufe des EU-Öl-Embargos werden auch Diesel und Heizöl erfasst. Eine vergleichbare Lösung mit Hilfe von Preisobergrenzen gilt dort ebenfalls. Der Preisdeckel sieht für Erzeugnisse wie Diesel eine Preisobergrenze von 100 Dollar, das sind aktuell rund 92 Euro je Barrel (Fass zu 159 Liter) vor, für weniger hochwertige Erdölprodukte wie Heizöl soll sie bei 45 Dollar, das sind rund 41 Euro je Barrel liegen.

Verfasserin: Rechtsanwältin Julia Gniewlinski