



DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG ÖSTERREICHS ALS ABFERTIGUNGSSTANDORT

Unter besonderer gesamtwirtschaftlicher Betrachtung der Relevanz der
„Verzollungen“ (= Abfertigungen zur Einfuhr) mit
innergemeinschaftlicher Anschlusslieferung
(Fiskalvertretung)

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Finanz- und Handelspolitik (FHP)
Dr. Ralf Kronberger

Inhalt:

Studie erstellt von von © Breinbauer/Edlmair/Fürst - FH bfi Wien (2011) im Auftrag der
Wirtschaftskammer Österreich
Zusammenfassung Herbert Herzig (FHP)

Wiedner Hauptstraße 63, A-1045 Wien

Email: fhp@wko.at

<http://wko.at/fp>

Inhaltsverzeichnis

Executive Summary	4
Ausgangslage	6
Problemstellung.....	7
Ergebnis der Analyse	9
Bedeutung der Speditionswirtschaft	9
Bedeutung des Verfahrens mit innergemeinschaftlicher Anschlusslieferung für den Abfertigungsstandort und Auswirkungen möglicher Verschlechterungen der rechtli- chen Rahmenbedingungen	11
Schlussfolgerung.....	14

Executive Summary

Studienergebnisse:

Die wirtschaftliche Bedeutung Österreichs als Abfertigungsstandort

Im Auftrag der Wirtschaftskammer Österreich (Abteilung für Finanz- und Handelspolitik und Außenwirtschaftsorganisation) wurde von der Fachhochschule des bfi Wien (Studiengang Logistik und Transportmanagement) die wirtschaftliche Bedeutung des Abfertigungsstandorts Österreich und der Speditionswirtschaft näher untersucht, sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen auf Österreich bei Veränderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Einfuhrumsatzsteuerverfahren (i.V.m. Art. 6 Abs. 3 UStG) analysiert:

Die österreichische Speditionswirtschaft mit seinen 817 Unternehmen und 22.145 Beschäftigten (im Jahr 2008) leistet einen wichtigen Beitrag für die import- und exportaffine österreichische Wirtschaft. Auf Grundlage eines Gesamtumsatzes von 10,10 Mrd. EUR lösen diese international agierenden österreichischen Logistikunternehmen direkt und indirekt einen Bruttoproduktionswert von 17,62 Mrd. EUR und eine Wertschöpfung von insgesamt 7,48 Mrd. EUR in Österreich aus. Die Speditions- und Abfertigungswirtschaft stellt sich in den Studienergebnissen aber auch als beschäftigungsintensiver Wirtschaftsmotor dar und sichert in Österreich über 148.000 Jahresbeschäftigte direkt und indirekt über diese logistischen Dienstleistungen ab. Dies entspricht rd. 3,6% der österreichischen Beschäftigung, wobei sich die größte Beschäftigungswirkung im Verkehrswesen konzentriert.

In Bezug auf die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen von gesetzlichen Veränderungen im Einfuhrumsatzsteuerverfahren mit innergemeinschaftlicher Anschlusslieferung (Steuerbefreiung gemäß Art. 6 Abs. 3 UStG 1994 ugs. Fiskalverzollung) ist im Falle einer Verlagerung dieses Abfertigungsverfahrens in Wettbewerbsländer anderer EU-Mitgliedstaaten von einer Verringerung des Geschäftsvolumens im Ausmaß von 3-7% bei der österreichischen Abfertigungswirtschaft auszugehen. Je nach Szenario ist in Österreich dann mit einer Reduktion des Bruttoproduktionswerts um 121,99 bis 282,00 Mio. EUR zu rechnen, was wiederum einen Wertschöpfungsverlust zwischen 44,68 und 108,89 Mio. EUR und eine Beschäftigungsreduktion von 840 bis 2.088 Jahresbeschäftigten auslöst. Von einer Verlagerung der internationalen Verkehre durch Österreich ist in größerem Ausmaß nicht auszugehen. Es werden sich jedoch die Abfertigungs- und Hub-Standorte aus Österreich verstärkt in andere wettbewerbsfähigere EU-Länder verlagern. Je nach Reaktion der Kunden wird Logistikgeschäft hier am Standort Österreich de facto abgezogen und verloren gehen.

Die Speditions- und Abfertigungswirtschaft geht in der durchgeführten Analyse als besonderer Wirtschaftskatalysator für den Logistikstandort Österreich hervor, der auch wichtige Aufgaben in der Produktions- und Wertschöpfungskette übernimmt. Österreich fungiert als internationale Logistik-Drehscheibe („Hub“) für Zentral-, Südost- und Osteuropa und bedient von hier aus u.a. auch internationale Großkunden. (LG, Hewlett Packard, Samsung, etc.)

Der Standort Suben (OÖ) erzeugt in der Abfertigungswirtschaft über seine Spezialisierung auf die Fiskalverzollung überaus wertvolle regionalwirtschaftliche Beschäftigungseffekte.

Gesetzlich günstige Rahmenbedingungen zur Erhaltung des Logistik- und Abfertigungsstandorts Österreich sind jedenfalls erforderlich, um die Wettbewerbsvorteile (z.B. risikoärmere Form der Vertretung ohne Solidarschuld) der Mitbewerber in Deutschland, Belgien, den Niederlanden aber auch in Frankreich zu kompensieren. Ebenso müssen die effizienten logistischen Prozessabläufe von der Verwaltung anerkannt werden. Das Umdenken in Richtung der Nachweisführung durch zeitgemäße digitalisierter Beförderungsnachweise könnte nicht nur die Speditionswirtschaft entlasten, sondern wäre im Sinne von „better regulation“ auch eine enorme Entlastung für die gesamte österreichische Exportwirtschaft.

Der Abfertigungsstandort Österreich steht auch weiterhin in permanentem internationalen Wettbewerb und könnte vor allem über günstige Rahmenbedingungen und ein stabiles Wirtschaftsumfeld abgesichert. Eine weitere Verschlechterung der rechtlichen Rahmenbedingungen stärkt auf alle Fälle den Wettbewerb.

Ausgangslage

Das österreichische Speditionswesen nimmt mit rd. 800 Unternehmen¹ und mehr als 22.000 Beschäftigten² eine Katalysatorfunktion im Gütertausch für Industrie und Handel sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene ein. Eine globalisierte Wirtschaft (mit diversifizierten Beschaffungs- und Absatzmärkten) wäre ohne Bereitstellung logistischer Dienstleistungen durch die Speditionswirtschaft im internationalen Warenaustausch nicht mehr denkbar. Dementsprechend spielen günstige Rahmenbedingungen für solche Dienstleistungen eine besondere Rolle, wobei den gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. bei der Zollabwicklung oder im Einfuhrumsatzsteuerverfahren) standortentscheidende Bedeutung zukommt.

Die österreichische Speditionswirtschaft und der Abfertigungsstandort Österreich steht in ständigem Wettbewerb mit anderen europäischen Abfertigungsstandorten, wie z.B. Deutschland, Niederlande, Belgien, Frankreich, welche günstige gesetzliche Rahmenbedingungen für Abfertigungsleistungen geschaffen haben und damit auch die importierende und exportierende Wirtschaft EU-weit in ihren Wirtschaftsaktivitäten unterstützen.

Die Aufgabe von europäischen Logistikdienstleistern ist es, im Dienste des Kunden dessen Nutzen zu steigern und effiziente, rasche und kostengünstige Lieferketten im europäischen Binnenmarkt bzw. im Warenaustausch mit Drittländern herzustellen.

Die österreichische Speditionswirtschaft war im vergangenen Jahrzehnt mehr als alle anderen Wirtschaftszweige mit einem dynamischen und in vielen Phasen alles andere als positiven Strukturwandel konfrontiert. Diesen geänderten Rahmenbedingungen wurde mit einer Nachhaltigkeitsstrategie Rechnung getragen. Der Kompetenzaufbau durch Lagerhaltung für Firmen innerhalb und außerhalb der Europäischen Union, der Aufbau Österreichs als Zentrum der logistischen Netze und dies in Verbindung mit der Möglichkeit der Abfertigung zum zollrechtlich freien Verkehr mit anschließender steuerbefreiter innergemeinschaftlicher Lieferung, sollten zur langfristigen und nachhaltigen Sicherung des Wirtschafts- und Abfertigungsstandorts Österreich und damit auch dem Schutz und der Absicherung hochwertiger Arbeitsplätze dienen.

Um die wirtschaftliche Bedeutung des Abfertigungsstandorts Österreich unter den derzeitigen Rahmenbedingungen zu untersuchen, gab die Wirtschaftskammer Österreich (Abteilung für Finanz- und Handelspolitik) bei der Fachhochschule des bfi Wien (Studiengang Logistik und Transportmanagement) eine Studie in Auftrag, welchen vom Forschungsteam der FH bfi Wien (Breinbauer, Edlmair, Fürst) erstellt wurde.

¹ Statistik Austria (Hrsg.): Leistungs- und Strukturstatistik 2008, Wien 2010, S. 58

² Statistik Austria (Hrsg.): Leistungs- und Strukturstatistik 2008, Wien 2010, S. 58

Das Autorenteam ist der überaus komplexen Fragestellung in mehrmonatiger Untersuchung detailliert nachgegangen und hat die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen dieses Nischenprodukts des Einfuhrumsatzsteuerverfahrens bei der Einfuhr mit innergemeinschaftlicher Lieferung nachhaltig analysiert.

Problemstellung

Das österreichische Umsatzsteuergesetz 1994 (UStG) sieht in den Binnenmarktregelungen im Art. 6 Abs. 3 vor, dass die Einfuhr von Waren frei von der Einfuhrumsatzsteuer zu belassen ist, wenn diese Waren unmittelbar an die Abfertigung zum freien Verkehr Gegenstand einer innergemeinschaftlichen Lieferung (= innergemeinschaftliche Anschlusslieferung) werden sowie weitere Nebenbedingungen erfüllt sind.

Diese Vereinfachung, die auch im EU-Recht in der Mehrwertsteuersystemrichtlinie vorgesehen ist, ist dann anwendbar, wenn die Verzollung der Drittlandware in Österreich erfolgt, die Sendung jedoch für einen Empfänger mit Unternehmereigenschaft und Vorsteuerabzugsrecht in einem anderen Mitgliedstaat bestimmt ist. In diesem Fall müsste entweder der Lieferer oder der Empfänger in Österreich zur Umsatzsteuer erfasst sein, wenn eine Abfertigung zum freien Verkehr mit innergemeinschaftlicher Anschlusslieferung in Österreich vorgenommen werden soll. Überdies kann auf Grund der anschließenden innergemeinschaftlichen Lieferungen gem. Art. 27 Abs. 4 UStG 1994 die Bestellung eines Fiskalvertreters erforderlich sein. Besonders attraktiv ist dieses Verfahren für Empfänger mit Sitz in einem Mitgliedsland, in dem der Vorsteuerabzug der Einfuhrumsatzsteuer nur sehr zeitverzögert (mehrere Monate bis hin zu zwei Jahren) vorgenommen werden kann, was für sie einen deutlichen Liquiditätsvorteil mit sich bringt

Zur Sicherung des Abfertigungsstandorts Österreich wurde kurz nach dem EU-Beitritt die Möglichkeit geschaffen, dass inländischen Spediteuren auf Antrag vom zuständigen Finanzamt eine Sonder-UID (Sonder-Umsatzsteuer-identifikationsnummer) zugeteilt werden kann, unter der die Spedition als Anmelder für ihre nicht in Österreich steuerlich erfassten Auftraggeber auftritt, sofern nach der Abfertigung zum freien Verkehr eine innergemeinschaftliche Lieferung (= innergemeinschaftliche Anschlusslieferung) durchgeführt werden soll. Der Spediteur ersetzt in diesen Fällen auch den Fiskalvertreter. Mittels dieser Sonder-UID agiert der Spediteur jedoch nur als indirekter Vertreter (in eigenem Namen und auf fremde Rechnung); d.h. der Spediteur wird Solidarschuldner für allfällige nachträglich entstehende Abgaben und dementsprechend auch für die Umsatzsteuer, die bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der innergemeinschaftlichen Lieferung entsteht. Bei Verwendung seiner Sonder-UID übernimmt der Spediteur abgabenrechtlich auch die Pflichten eines Unternehmers, der eine innergemeinschaftliche Lieferung durchführt. Eine Nichterfüllung und ein Verstoß gegen diese Pflichten haben zur Folge, dass die Voraussetzungen für die Steuerfreiheit nicht gegeben sind und der Spediteur dann die österreichische Einfuhrumsatzsteuer zu entrichten hat, die für ihn keine Vorsteuer darstellt. In anderen Mitgliedstaaten mit hoher Abfertigungszahl, z.B. Niederlande, Belgien, Frankreich und Deutschland, kann dieses Verfahren auch in direkter Vertretung des Spediteurs angemeldet werden. Zollschuldner wird dann in solchen Fällen ausschließlich der durch ihn Vertretene. Die Sonder-UID ist für

den Spediteur aus abwicklungstechnischen Gründen erforderlich, um eine Trennung dieser innergemeinschaftlichen Anschlusslieferungen von seinen eigenen Umsätzen bei den Finanzbehörden vornehmen zu können. Der Spediteur ersetzt in diesen Fällen den Fiskalvertreter des Kunden (Versender oder Empfänger), für den er die Abfertigung vornimmt und für den er die Sonder-UID verwendet.

Derzeit werden in Österreich pro Jahr ca. 170.000³ Zollabfertigungen mit diesem Verfahren vorgenommen. Dieses Verfahren stellt sich aber leider durch Unterfakturierungen und allenfalls Überlieferungen fallweise auch als betrugsanfällig dar. Die österreichische Finanzverwaltung lässt daher in manchen Bereichen Tendenzen erkennen, dass dieses Verfahren in Österreich erschwert werden soll.

Durch die von der Wirtschaftskammer Österreich (Abteilung für Finanz- und Handelspolitik) bei der Fachhochschule des bfi Wien (Studiengang Logistik und Transportmanagement) in Auftrag gegebene Studie wurde die wirtschaftliche Bedeutung des Abfertigungsstandorts (Speditiionswesen) in Österreich generell beleuchtet und im Speziellen die gesamtwirtschaftliche Bedeutung dieses zuvor beschriebenen Verfahrens („Verzollung“ mit Sonder-UID des Spediteurs) näher untersucht.

³ Die Zahlen beruhen auf dem Ergebnis einer Mitgliederbefragung der WKÖ für das Kalenderjahr 2008.

Ergebnis der Analyse

- Bedeutung der Speditionswirtschaft

Die österreichische Speditionswirtschaft umfasst 817 Unternehmen und leistet im Jahr 2008 mit seinen 22.145 Beschäftigten einen wichtigen Beitrag für die österreichische Wirtschaft, insbesondere für import- und exportaffine Wirtschaftszweige. Insgesamt generieren diese international agierenden Logistikunternehmen über deren Umsätze in Höhe von 10.106,42 Mio. EUR (Tabelle 1) österreichweit direkt und indirekt einen Bruttoproduktionswert im Ausmaß von 17.624,10 Mio. EUR. Dies entspricht einem Multiplikator von 1,74. Die daraus generierte Wertschöpfung beläuft sich auf insgesamt 7.478,97 Mio. EUR. Die Speditions- und Abfertigungswirtschaft stellt sich hier als beschäftigungsintensiver Wirtschaftsmotor dar. Ganze 148.231 Jahresbeschäftigte (Tabelle 2) werden damit über die nachgefragten logistischen Dienstleistungen direkt und indirekt gesichert. Dies entspricht rd. 3,6% der österreichischen Beschäftigung 2008. Ein Großteil der Beschäftigungswirkung konzentriert sich dabei im Verkehrswesen.

Tabelle 1: Direkte und indirekte Wertschöpfung in Österreich generiert über die Speditionswirtschaft 2008 (Ausgangsbasis: Umsatz)

WERTSCHÖPFUNG ÖSTERREICH (direkt+indirekt) <i>(Basis: Umsatz österr. Speditionswirtschaft 2008)</i>	GESAMT
Wirtschaftsabschnitte	(Mio. EUR)
Land- und Forstwirtschaft; Fischerei und Fischzucht	7,45
Bergbau und Gewinnung von Steinen u. Erden	17,67
Sachgütererzeugung	234,20
Energie- und Wasserversorgung	146,18
Bauwesen	276,89
Handel; Reparatur von KFZ u. Gebrauchsgütern	328,43
Beherbergungs- u. Gaststättenwesen	131,36
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	4.931,03
Kredit- und Versicherungswesen	205,98
Realitätenwesen, Vermietung bew. Sachen, unternehmensbez. Dienstl.	1.106,62
Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	2,71
Unterrichtswesen	12,81
Gesundheits-, Veterinär-, Sozialwesen	0,92
Erbringung v. sonst. öffentlichen u. persönlichen Dienstl.	76,74
Private Haushalte	0,00
Gesamt	7.478,97
Umsätze der österreichischen Speditionswirtschaft in Mio. EUR	10.106,42
Bruttoproduktionswert (direkt und indir.) Speditionswirtschaft - Gesamt	17.624,10

Quelle: Berechnung von © Breinbauer/Edlmair/Fürst – FH bfi Wien (2011)

Der höchste Wertschöpfungsanteil befindet sich erwartungsgemäß im Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Nachrichtenübermittlung, welcher insgesamt 4.931,03 Mio. EUR direkt und indirekt zur österreichischen Wertschöpfung beiträgt. Das österrei-

chische Gütertransportgewerbe (Straßengüterverkehr, Eisenbahngüterverkehr) sowie die Speditionswirtschaft verzeichnen darin den höchsten Wertschöpfungsbeitrag.

Der Wirtschaftsabschnitt Realitätenwesen, Vermietung beweglicher Sachen, unternehmensbezogene Dienstleistungen umfasst mit 1.106,62 Mio. EUR die zweithöchste Wertschöpfung. Die Wirtschaftsabteilung unternehmensbezogene Dienstleistungen verzeichnet auch in diesem Bereich mit 420,03 Mio. EUR die höchste Wertschöpfung. Sie scheint aber gegenüber den Dienstleistungen der Vermietung beweglicher Sachen ohne Personal mit 348,99 Mio. EUR und Dienstleistungen des Grundstücks- und Wohnungswesens mit 298,53 Mio. EUR nicht mehr so dominant zu sein wie beim Bruttoproduktionswert. Der Wirtschaftsabschnitt Handel, Reparatur von KFZ und Gebrauchsgütern rangiert mit 328,43 Mio. EUR an dritter Stelle bei der Wertschöpfung. Das Bauwesen mit 276,89 Mio. EUR und die Sachgütererzeugung mit 234,20 Mio. EUR nehmen die Plätze vier und fünf in der Gesamtwertschöpfung ein.

Tabelle 2: Direkte und indirekte Beschäftigung in Österreich generiert über die Speditionswirtschaft 2008 (Ausgangsbasis: Umsatz)

BESCHÄFTIGUNG ÖSTERREICH (direkt+indirekt) <i>(Basis: Umsatz österr. Speditionswirtschaft 2008)</i>	GESAMT
Wirtschaftsabschnitte	(Beschäftigte)
Land- und Forstwirtschaft; Fischerei und Fischzucht	578
Bergbau und Gewinnung von Steinen u. Erden	78
Sachgütererzeugung	3.436
Energie- und Wasserversorgung	837
Bauwesen	4.709
Handel; Reparatur von KFZ u. Gebrauchsgütern	6.140
Beherbergungs- u. Gaststättenwesen	2.962
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	114.446
Kredit- und Versicherungswesen	2.037
Realitätenwesen, Vermietung bew. Sachen, unternehmensbez. Dienstl.	11.389
Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	51
Unterrichtswesen	261
Gesundheits-, Veterinär-, Sozialwesen	26
Erbringung v. sonst. öffentlichen u. persönlichen Dienstl.	1.280
Private Haushalte	0
Gesamt	148.231
Quelle: Berechnung von © Breinbauer/Edlmair/Fürst – FH bfi Wien (2011)	

Die österreichische Speditionswirtschaft generiert mit einem Umsatz von 10.106,42 Mio. EUR im Jahr 2008 eine direkte und indirekte Beschäftigung in Österreich von

148.231 Jahresbeschäftigten (bzw. 129.935 Vollzeitäquivalenten). Dieser Wert entspricht 3,62% der gesamten österreichischen Beschäftigung.⁴

Die Speditions- und Abfertigungswirtschaft geht in der durchgeführten Analyse als besonderer Wirtschaftskatalysator für den Logistikstandort Österreich hervor, der wichtige Aufgaben innerhalb der Produktions- und Wertschöpfungskette übernimmt.

- **Bedeutung des Verfahrens mit innergemeinschaftlicher Anschlusslieferung für den Abfertigungsstandort und Auswirkungen möglicher Verschlechterungen der rechtlichen Rahmenbedingungen**

Im Rahmen der Studie wurden auf Basis von drei möglichen Szenarien sich ändernder Rahmenbedingungen die wirtschaftliche Bedeutung des Code 42xx-Verfahrens bei innergemeinschaftlichen Anschlusslieferungen näher untersucht. Eine Mitgliederumfrage seitens der Wirtschaftskammer Österreich hat ergeben, dass im Jahr 2008 rd. 170.000 Abfertigungen nach Code 42xx-Verfahren durchgeführt wurden. Auf Grund weiterer mit der Verzollung verbundenen logistischen Zusatzgeschäften ist ein Vielfaches des Geschäftsvolumens für die Speditionswirtschaft verbunden. Basierend auf 10 durchgeführten Expertenschätzungen (und weiterer Plausibilitätstests) ist davon auszugehen, dass mit der Fiskalverzollung ein Geschäftsvolumen im Gesamtausmaß von 3-7% des Produktionswerts in der Speditionswirtschaft verbunden ist. Aus den durchgeführten Schätzberechnungen im Rahmen einer Input-Output-Analyse, welche die gesamtwirtschaftlichen Verflechtungen der österreichischen Wirtschaft mitberücksichtigt, ist im Falle einer Verlagerung dieses Abfertigungsverfahrens in anderer EU-Mitgliedstaaten, zu denen Österreich in starken Wettbewerb steht, von folgenden Reduktionen auszugehen: Je nach Szenario ergibt sich beim Bruttoproduktionswert im günstigsten Fall eine Verringerung von zumindest 121,99 bei realistischer Betrachtung jedoch bis zu 282,00 Mio. EUR (Tabelle 3). Dies zieht eine Reduktion in der österreichischen Wertschöpfung zwischen 44,68 und 108,89 Mio. EUR und eine Verringerung in der Beschäftigung im Ausmaß bis 2.088 Jahresbeschäftigten (Tabelle 4) mit sich.

Eine Verlagerung der internationalen Verkehre über Österreich ist dabei in größerem Ausmaß eher auszuschließen. Es werden sich jedoch die Abfertigungs- und Hub-Standorte aus Österreich verstärkt in andere wettbewerbsfähigere EU-Länder verlagern. Je nach Reaktion der Kunden wird dementsprechend viel Logistikgeschäft hier am Standort Österreich verloren gehen. Die tatsächlichen wirtschaftlichen Auswirkungen bei veränderten Rahmenbedingungen des Code 42xx-Abfertigungsverfahrens (Sonder-UID) hängen dabei von mehreren Faktoren nationaler und internationaler Dimension ab. In der Studie wurde auf Basis von Expertengesprächen von einer Reduktion des Geschäftsvolumens in der österreichischen Speditionsbranche im Ausmaß von zumindest 3% bis hin zu leider realistischen 7% gemessen am Produktionswert ausgegangen. Dieser hohe Wert beruht v.a. auf den mit der Zollabfertigung verbundenen Zusatzgeschäften, die die österreichische Abfertigungswirtschaft hier mit übernimmt.

⁴ Vgl. dazu auch die einschlägigen Zahlen von Statistik Austria (Hrsg.): VOLKSWIRTSCHAFTLICHE GESAMTRECHNUNGEN (Hauptergebnisse 1987-2009), Wien 2010, S. 40f

Tabelle 3: - Direkter und indirekter Bruttoproduktionswert in Österreich i.V.m. Code 42er Verfahren der Speditionswirtschaft 2008 (Reduktion 7%)

BRUTTOPRODUKTIONSWERT (BPW) ÖSTERREICH (direkt+indirekt) <small>(Szenario : Reduktion 7% Produktionswert österr. Speditionswirtschaft 2008)</small>	GESAMT
Wirtschaftsabschnitte	(Mio. EUR)
Land- und Forstwirtschaft; Fischerei und Fischzucht	0,39
Bergbau und Gewinnung von Steinen u. Erden	0,46
Sachgütererzeugung	11,57
Energie- und Wasserversorgung	6,48
Bauwesen	16,06
Handel; Reparatur von KFZ u. Gebrauchsgütern	6,32
Beherbergungs- u. Gaststättenwesen	7,32
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	196,60
Kredit- und Versicherungswesen	5,51
Realitätenwesen, Vermietung bew. Sachen, unternehmensbez. Dienstl.	28,64
Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	0,06
Unterrichtswesen	0,20
Gesundheits-, Veterinär-, Sozialwesen	0,02
Erbringung v. sonst. öffentlichen u. persönlichen Dienstl.	2,36
Private Haushalte	0,00
Gesamt	282,00
Quelle: Berechnung von © Breinbauer/Edlmair/Fürst – FH bfi Wien (2011)	

Den größten Reduktionsanteil am Bruttoproduktionswert verzeichnet direkt und indirekt mit 196,60 Mio. EUR der Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Nachrichtenübermittlung. Darin enthalten ist die Wirtschaftsabteilung Dienstleistungen bezüglich Hilfs- u. Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. Speditionswirtschaft) mit hohen 135,41 Mio. EUR. Die Wirtschaftsabteilung Landverkehrs- und Transportleistungen in Rohrfernleitungen zeigt ebenso mit 49,59 Mio. EUR direkt und indirekt hohe negative Effekte beim Bruttoproduktionswert.

Den zweithöchsten negativen Effekt weist der Wirtschaftsabschnitt Realitätenwesen, Vermietung beweglicher Sachen, unternehmensbezogene Dienstleistungen mit 28,64 Mio. EUR auf. Vor allem die Wirtschaftsabteilung unternehmensbezogene Dienstleistungen zeichnet hier mit 14,14 Mio. EUR fast für die Hälfte der Reduktion verantwortlich. Die Wirtschaftsabteilung Grundstücks- und Wohnungswesen weist eine Verringerung in Höhe von 8,19 Mio. EUR auf und die Dienstleistungen der Vermietung beweglicher Sachen ohne Personal reduzieren sich um 5,19 Mio. EUR.

Den dritthöchsten Wert in Bezug auf eine direkte und indirekte Reduktion verzeichnet das Bauwesen mit 16,06 Mio. EUR, gefolgt von der Sachgütererzeugung mit 11,57 Mio. EUR. Dahinter reihen sich die Wirtschaftsabschnitte Beherbergungs- und Gaststättenwesen mit 7,32 Mio. EUR, Energie- und Wasserversorgung (Stichwort: Eisenbahnverkehr) mit 6,48 Mio. EUR sowie Handel; Reparatur von KFZ und Gebrauchsgütern mit 6,32 Mio. EUR.

Tabelle 4: Szenario 3 - Direkte und indirekte Beschäftigung in Österreich i.V.m. Code 42er Verfahren der Speditionswirtschaft 2008 (Reduktion 7%)

BESCHÄFTIGUNG ÖSTERREICH (direkt+indirekt) <i>(Szenario : Reduktion 7% Produktionswert österr. Speditionswirtschaft 2008)</i>	GESAMT
Wirtschaftsabschnitte	(Beschäftigte)
Land- und Forstwirtschaft; Fischerei und Fischzucht	14
Bergbau und Gewinnung von Steinen u. Erden	2
Sachgütererzeugung	55
Energie- und Wasserversorgung	9
Bauwesen	125
Handel; Reparatur von KFZ u. Gebrauchsgütern	63
Beherbergungs- u. Gaststättenwesen	103
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1.473
Kredit- und Versicherungswesen	30
Realitätenwesen, Vermietung bew. Sachen, unternehmensbez. Dienstl.	190
Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	1
Unterrichtswesen	3
Gesundheits-, Veterinär-, Sozialwesen	0
Erbringung v. sonst. öffentlichen u. persönlichen Dienstl.	22
Private Haushalte	0
Gesamt	2.088
Quelle: Berechnung von © Breinbauer/Edlmair/Fürst – FH bfi Wien (2011)	

Die höchste Verringerung in der Beschäftigung erzielt der Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Nachrichtenübermittlung mit insgesamt 1.473 Jahresbeschäftigten. Dabei generiert nach den durchgeführten Schätzberechnungen die beschäftigungsintensive Wirtschaftsabteilung Dienstleistungen bezüglich Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. österreichischer Speditionswirtschaft) einen Rückgang in Höhe von 901 Jahresbeschäftigten und die Wirtschaftsabteilung Landverkehrs- und Transportleistungen in Rohrfernleitungen eine Reduktion in Höhe von 528 Jahresbeschäftigten.

Der zweithöchste negative Beschäftigungseffekt erzeugt sich direkt und indirekt im Wirtschaftsabschnitt Realitätenwesen, Vermietung beweglicher Sachen, unternehmensbezogene Dienstleistungen mit insgesamt 190 Beschäftigten. In diesem Wirtschaftssegment verzeichnet die beschäftigungsintensive Wirtschaftsabteilung Unternehmensbezogene Dienstleistungen mit 153 Jahresbeschäftigten einen besonders hohen Anteil.

Weitere nennenswerte negative Beschäftigungseffekte sind auch in den Wirtschaftsabschnitten Bauwesen mit 125 Beschäftigten, Beherbergungs- und Gaststättenwesen mit 103 Beschäftigten, Handel; Reparatur von KFZ u. Gebrauchsgütern mit 63 Beschäftigten, und der Sachgütererzeugung mit 55 Beschäftigten festzustellen.

- Schlussfolgerung

Bei manchen größeren Speditions- und Abfertigungsunternehmen besteht die Gefahr, dass Kunden den österreichischen Abfertigungs- und Logistikstandort nicht mehr nutzen werden, sollte eine effiziente und unbürokratische Abwicklung von innergemeinschaftlichen Anschlusslieferungen nicht mehr möglich sein. Vor allem internationale Großkunden aus Asien und den USA, die Österreich als wichtigen Logistik-Hub für Ost- und Südosteuropa nutzen, erheben nach Angaben der betroffenen Speditionen Anspruch auf ein umfangreiches Logistik- und Abfertigungsdienstleistungsangebot. Dabei sind bereits Tendenzen dahingehend erkennbar, dass die Code 42xx-Abfertigung - auch wenn nicht immer tatsächlich in Anspruch genommen - als Knock-Out-Kriterium bei der Auswahl des Logistikpartners herangezogen wird. **Resümee: Logistik- und Abfertigungsunternehmen, die nicht im Stande sind, vergleichbare Serviceleistungen, wie sie in Deutschland, Niederlande, Belgien, Frankreich von Konkurrenzunternehmen angeboten werden, offerieren können, verschwinden aus der engeren Wahl als Logistikserviceprovider.**

Der Speditions- und Abfertigungsstandort Suben hat sich an der oberösterreichisch-deutschen Grenze nach dem EU-Beitritt Österreichs und der Verlagerung der EU-Außengrenze auf die Code 42xx-Abfertigung spezialisiert und etabliert sich dort als besonderer regionaler Beschäftigungsfaktor. Veränderungen der Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen hätten deutliche Auswirkungen für diese wirtschaftlich eher gering entwickelte Region.

Ein Rückgang von österreichischer Bruttoproduktion, Wertschöpfung und hochwertiger Beschäftigung (v.a. in der Speditionswirtschaft) wäre die Folge.

Der Art. 6 Abs. 3 UStG bietet die Möglichkeit der (einfuhr-)umsatzsteuerfreien Lieferung von Waren aus Drittstaaten in einen anderen EU-Mitgliedsstaat. De facto kommt es für den Steuerschuldner zu einer Einfuhrumsatzsteuerstundung bei Gebrauch dieses Verfahrens. Es sind strenge Vorschriften und starke Einschränkungen für die steuerfreie Behandlung von Waren aus Drittstaaten gegeben. Abgewickelt wird die innergemeinschaftliche Anschlusslieferung über eine SonderUID-Nummer des Spediteurs, der im Rahmen einer Fiskalvertretung (in eigenem Namen und auf fremde Rechnung) tätig wird. Die Haftung und das Risiko für den Spediteur und die österreichische Abfertigungswirtschaft im Allgemeinen stellen hier ein besonderes Problem dar. Die Nachweisführung der Beförderung gem. Art. 7 Abs. 3 basiert auf einer Verordnung des Bundesministers für Finanzen (BGBl. 401/1996), ebenso der Buchnachweis bei innergemeinschaftlichen Lieferungen. Die Verordnung bietet alternative Nachweismöglichkeiten, die im Endergebnis jedoch meist auf die Vorlage eines physischen Frachtdokuments herausläuft, das sich mit der Warenübergabe zumeist im Empfangsstaat befindet und daher nur mit großem Aufwand in den Besitz des österreichischen Abfertigungsunternehmens gelangen kann. Aus den Expertengesprächen mit den betroffenen Speditionen ging hervor, dass die Notwendigkeit von Vorschriften zur Missbrauchsbekämpfung (inkl. der dementsprechenden Exekution) erkannt und auch unterstützt wird. Die derzeitige gesetzliche Regelung in Bezug auf die Nachweisführung der Beförderung wird jedoch als schwer umsetzbar und mit den internationalen logistischen Abläufen in Zeiten der Globalisierung kaum in Einklang zu bringen sein. Vor allem die Form der Nachweisführung mittels Originaldokumenten erscheint bei der logistischen Informations- und Versandab-

wicklung unter den Gesichtspunkten einer effizienten Lieferverketteten Prozessoptimierung wirtschaftlich nicht umsetzbar und nicht praktikabel zu sein. Verbesserte und fälschungssichere Formen der Nachweisführung werden angeregt und auch vorgeschlagen.

Ebenso würde die gesetzliche Erweiterung der direkten Fiskalvertretung eine Gleichstellung der Wettbewerbsbedingungen zu Deutschland, Belgien, Frankreich oder den Niederlanden erzeugen. **Österreichische Speditions- und Abfertigungsunternehmen wären damit nicht mehr gezwungen, zur Vermeidung des Risikos und der Haftung in andere EU-Mitgliedsstaaten auszuweichen.**

Die Abfertigungswirtschaft schafft und sichert hochwertige Arbeitsplätze in Österreich. Über die wirtschaftliche Unternehmenstätigkeit werden dementsprechende Steuer- und Beitragsleistungen für den Wohlfahrtsstaat und die soziale Sicherheit erzeugt. Mit dem Verbleib von anteiligen Zolleinnahmen im Mitgliedsstaat werden zusätzliche Einnahmen für den Staat gesichert.

Der Abfertigungsstandort Österreich steht auch weiterhin in permanentem internationalen Wettbewerb, der auch über die entsprechend günstigen gesetzlichen Rahmenbedingungen im Einfuhrumsatzsteuerverfahren mitgeprägt wird.