

# RCEP-ZOLLREGELUNGEN

**BONN, 11.03.2021**

Klaus Möbius  
Dipl. Finanzwirt (FH)  
Deputy Director  
[www.gtai.de](http://www.gtai.de)

# RCEP-Schritte zum Inkrafttreten

**Unterzeichnet:** am 15. November 2020.

**Ratifizierung:** durch die Parlamente der Vertragsstaaten.

**Inkrafttreten:** 60 Tage, nachdem 6 Vertragsparteien aus dem Kreis der ASEAN-Mitgliedstaaten und 3 der übrigen Vertragsparteien ratifiziert haben.

Für die Verbliebenen: 60 Tage nach Anzeige der Ratifizierung.

# Auswirkung eines Freihandelsabkommens - Rechenbeispiel

<b>Einfuhr eines Pkw nach Malaysia</b>	<b>Ursprungsland Japan</b>	<b>Ursprungsland EU</b>
<b>Ab-Werk-Preis</b>	30.000	30.000
<b>+ Transport/Versicherung</b>	1.000	2.000
<b>= CIF-Preis (Zollwert)</b>	31.000	32.000
<b>+ Zoll (30%)</b>	0	9.600
<b>= Einfuhrpreis</b>	31.000	41.600
<b>+ Verbrauchsteuer (75%)</b>	23.250	31.200
<b>+ inländische Transportkosten</b>	500	500
<b>= Bemessungsgrundlage für Ust.</b>	54.750	73.300
<b>+ USt. (10%)</b>	5.475	7.330
<b>= Verkaufspreis (brutto)</b>	60.225	80.630

Preisnachteil EU

**20.405**

# Der Text des RCEP im Überblick

Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)

<https://www.dfat.gov.au/trade/agreements/not-yet-in-force/rcep/rcep-text-and-associated-documents>

# Systematik des Zollabbaus

- Jeder Vertragsstaat hat seinen eigenen Zolltarif (kein gemeinsamer Außenzoll).
- Es gibt unterschiedliche Abbauszenarien:

Australien, Brunei Darussalam, Kambodscha, Japan, Laos, Myanmar, Neuseeland und Singapur haben ein **einziges Abbauszenario für alle anderen Vertragsstaaten**.

Die anderen Länder haben jeweils ein Szenario für die ASEAN-Staaten und für **jedes einzelne** andere Land.

## Australia

- Headnote to Schedule of Australia [[PDF 415 KB](#)]
- Schedule of Australia [[PDF 14.2 MB](#)] | [[XLSX 964 KB](#)]

## Brunei Darussalam

- Headnote to Schedule of Brunei Darussalam [[PDF 415 KB](#)]
- Schedule of Tariff Brunei Darussalam [[PDF 27.6 MB](#)] | [[XLSX 1.7 MB](#)]

## Cambodia

- Headnote to Schedule of Cambodia [[PDF 380 KB](#)]
- Schedule of Cambodia [[PDF 22.2 MB](#)] | [[XLSX 1.5 MB](#)]

## China

- Headnote to Schedule of China [[PDF 420 KB](#)]
- Schedule of China
  - for ASEAN [[PDF 3.88 MB](#)] | [[XLSX 2.8 MB](#)]
  - for Australia [[PDF 3.91 MB](#)] | [[XLSX 2.9 MB](#)]
  - for Japan [[PDF 3.88 MB](#)] | [[XLSX 3.4 MB](#)]
  - for Korea [[PDF 4.44 MB](#)] | [[XLSX 4.1 MB](#)]

HS Code	Product Description	Base Rate	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5	Year 6	Year 7	Year 8	Year 9	Year 10	Year 11	Year 12	Year 13	Year 14	Year 15	Year 16	Year 17	Year 18	Year 19	Year 20	Year 21 and Subsequent Years
8406.81.20	—Of an output exceeding 100MW but not exceeding 350MW	5.0%	4.8%	4.5%	4.3%	4.0%	3.8%	3.6%	3.3%	3.1%	2.9%	2.6%	2.4%	2.1%	1.9%	1.7%	1.4%	1.2%	1.0%	0.7%	0.5%	0.2%	0.0%
8406.81.30	—Of an output exceeding 350MW	6.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8406.82.00	—Of an output not exceeding 40MW	5.0%	4.5%	4.1%	3.6%	3.2%	2.7%	2.3%	1.8%	1.4%	0.9%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8406.90.00	-Parts	2.0%	1.8%	1.6%	1.5%	1.3%	1.1%	0.9%	0.7%	0.5%	0.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8407	Spark-ignition reciprocating or rotary internal combustion piston engines:																						
8407.1	-Aircraft engines:																						
8407.10.10	—Of an output not exceeding 298KW	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8407.10.20	—Of an output exceeding 298KW	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8407.2	-Marine propulsion engines:																						
8407.21.00	—Outboard motors	8.0%	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
8407.29.00	—Other	8.0%	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
8407.3	-Reciprocating piston engines of a kind used for the propulsion of vehicles of Chapter87:																						
8407.31.00	—Of a cylinder capacity not exceeding 50cc	10.0%	9.5%	9.0%	8.6%	8.1%	7.6%	7.1%	6.7%	6.2%	5.7%	5.2%	4.8%	4.3%	3.8%	3.3%	2.9%	2.4%	1.9%	1.4%	1.0%	0.5%	0.0%
8407.32.00	—Of a cylinder capacity exceeding 50cc but not exceeding 250cc	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8407.33.00	—Of a cylinder capacity exceeding 250cc but not exceeding 1000cc	10.0%	9.5%	9.0%	8.6%	8.1%	7.6%	7.1%	6.7%	6.2%	5.7%	5.2%	4.8%	4.3%	3.8%	3.3%	2.9%	2.4%	1.9%	1.4%	1.0%	0.5%	0.0%
8407.34	—Of a cylinder capacity exceeding 1000 cc:																						
8407.34.10	—Of a cylinder capacity exceeding 1000cc but not exceeding 3000cc	10.0%	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
8407.34.20	—Of a cylinder capacity exceeding 3000cc	10.0%	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
8407.9	-Other engines:																						
8407.90.10	—Firedamp engines	12.0%	10.9%	9.8%	8.7%	7.6%	6.5%	5.5%	4.4%	3.3%	2.2%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8407.90.90	—Other	18.0%	16.9%	15.8%	14.6%	13.5%	12.4%	11.3%	10.1%	9.0%	7.9%	6.8%	5.6%	4.5%	3.4%	2.3%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8408	Compression-ignition internal combustion piston engines(diesel or semidiesel engines):																						
8408.10.00	-Marine propulsion engines	5.0%	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
8408.2	-Engines of a kind used for the propulsion of vehicles of Chapter 87:																						
8408.20.10	—Of an output power of 132.39kW(180PS) or more	9.0%	8.6%	8.1%	7.7%	7.3%	6.9%	6.4%	6.0%	5.6%	5.1%	4.7%	4.3%	3.9%	3.4%	3.0%	2.6%	2.1%	1.7%	1.3%	0.9%	0.4%	0.0%
8408.20.90	—Other	25.0%	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
8408.9	-Other engines:																						
8408.90.10	—Locomotive engines	6.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8408.90.9	—Other:																						
8408.90.91	—Of an output not exceeding14KW	5.0%	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
8408.90.92	—Of an output exceeding14KW but not exceeding 132.39kW(180PS)	8.4%	7.9%	7.4%	6.8%	6.3%	5.8%	5.3%	4.7%	4.2%	3.7%	3.2%	2.6%	2.1%	1.6%	1.1%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	



# Ursprungsregeln

- Von Zollessenkungen profitieren nur **Ursprungserzeugnisse** der Vertragspartner
- Waren **vollständig** in einem Vertragsstaat hergestellt oder **bestimmten Anteil an Vorerzeugnissen** aus Drittstaaten
- bzw. **Tarifsprung**

*Details ergeben sich aus Kapitel Nr. 3 des Abkommens in Verbindung mit Annex 3 A*

# Ursprungsregeln (Art. 3)

Kürzel im Ursprungsprotokoll	Ursprungsregel
RVC40	Regionaler Wertschöpfungsanteil mindestens 40% des ab-Werk-Preises (Berechnungsbeispiel: Art. 3.5)
CC (Change of Chapter)	Alle Vormaterialien ohne Ursprungseigenschaft vollziehen einen Wechsel des Zolltarif <b>kapitels</b> (2-Steller)
CTH (Change of Tariff Heading)	Alle Vormaterialien ohne Ursprungseigenschaft vollziehen einen Wechsel der Zolltarif <b>position</b> (4-Steller)
CTSH (Change of Tariff Subheading)	Alle Vormaterialien ohne Ursprungseigenschaft vollziehen einen Wechsel der Zolltarif <b>unterposition</b> (6-Steller)
WO	Vollständige Gewinnung (Art. 3.3)
CR	Chemische Reaktion

# Ursprungsregeln

## Beispiel Verbrennungsmotor der HS-Position 8407

### **Ursprungsregel für HS-Position 8407:**

CTH, Wechsel der Zolltarifposition

oder

RVC40, Regionaler Wertschöpfungsanteil mindestens 40% des ab-Werk-Preises

# Ursprungsregeln

## Berechnungsbeispiel Verbrennungsmotor

Zur Einfuhr in **China** kommt ein Verbrennungsmotor (HS-Pos. 8407; Hubraum 998 ccm) aus **Japan** mit einem ab-Werk-Preis von 1.000 US-\$. Bei der Herstellung des Motors wurden folgende Komponenten verwendet:

Ware	Preis	Ursprung
Motorblock, Kolben, Pleuel (50 US\$)	400	Japan
Kurbelwelle , Bolzen, Steuergerät und alles andere	600	USA

Die Ursprungsregel ist erfüllt, weil der Wert der regionalen Wertschöpfung 40 % erreicht.

Der Motor ist als Ursprungserzeugnis Japans in China präferenzberechtigt.

# Ursprungsregeln und Lieferprobleme

Annahme: Japanischer Lieferant der Pleuel fällt aus.

Ersatz kann beschafft werden:

a) vom US-Lieferanten der Kurbelwelle,

b) von einem dritten Lieferanten aus Malaysia.

# Ursprungsregeln und Lieferprobleme

Zollrechtliche Konsequenzen:

In beiden Fällen fällt der Wertschöpfungsanteil Japans auf unter 40%.

Die Ursprungsregel (min. 40%) wird **nicht** mehr erfüllt.

Im Fall a (Pleuel aus USA) kann der fertige Motor **nicht präferenzberechtigt** in China eingeführt werden.

Im Fall b (Pleuel aus Malaysia) greift die Kumulierungsregel (Art. 3.4).

Der fertige Motor kann **präferenzberechtigt** in China eingeführt werden.

# Kumulierung

Alle Waren aus den übrigen RCEP-Staaten (sofern sie selbst die Ursprungsregeln erfüllen) können **ursprungsunschädlich** verwendet werden.

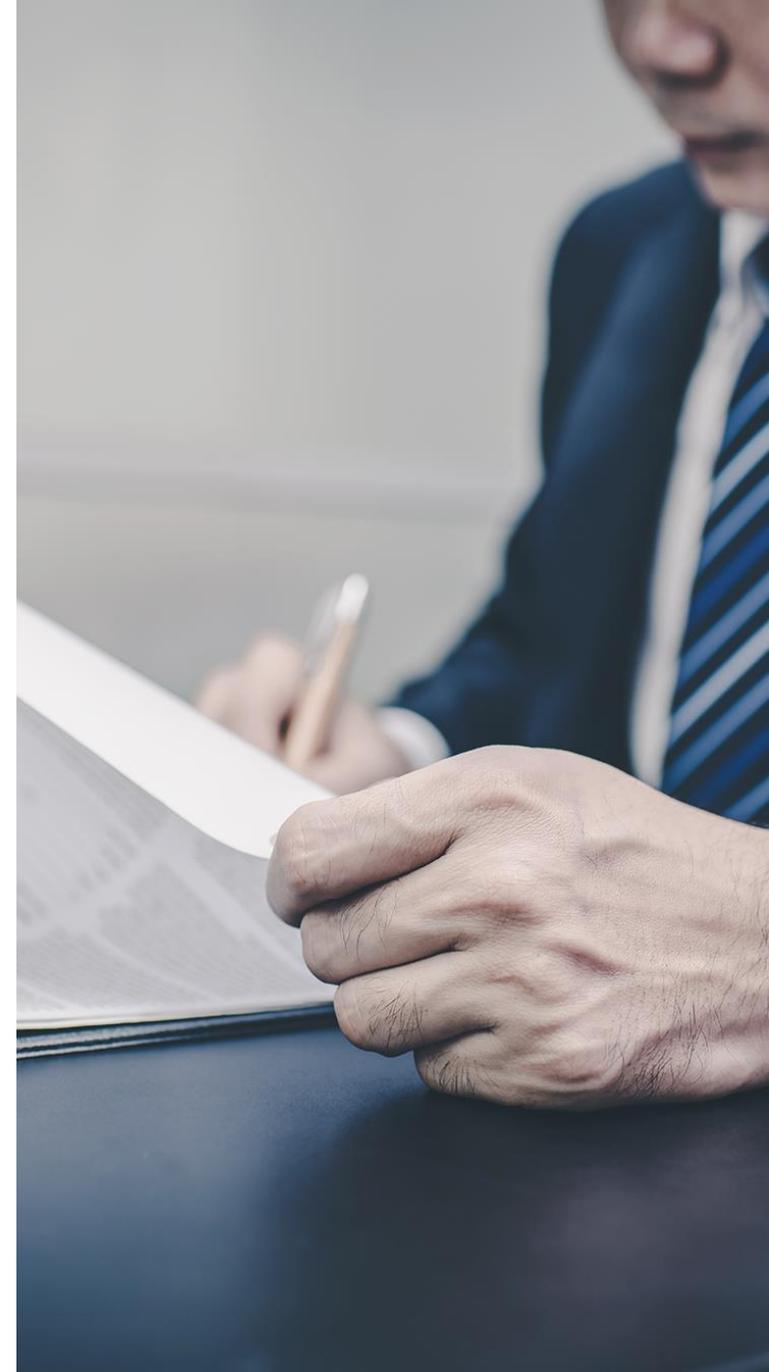
# Ursprungsnachweise

Ursprungszeugnis (Art. 3.16 a)

Ursprungserklärung des **zugelassenen** Exporteurs (Art. 3.16 b)

Anforderungen: Annex 3 B

*Quelle: Art. 3.16 bis 3.18*



# Informationsquellen über Freihandelsabkommen

WTO:

[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/region\\_e/region\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm)

EU-Kommission:

[http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/negotiations-and-agreements/#\\_in-place](http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/negotiations-and-agreements/#_in-place)

Deutsche Zollverwaltung:

[https://wup.zoll.de/wup\\_online/informationen.php](https://wup.zoll.de/wup_online/informationen.php)

GTAI:

[www.gtai.de/fha](http://www.gtai.de/fha)

[www.gtai.de/asien-rcep](http://www.gtai.de/asien-rcep)

Für weitere Informationen:

**[zoll@gtai.de](mailto:zoll@gtai.de)**

**[www.gtai.de/zoll](http://www.gtai.de/zoll)**