vinetur

USA verschärfen ab dem 5. Januar 2027 die Zollvorschriften für ausländische Importeure

Unternehmen als Importer of Record müssen CTPAT beitreten oder validierte Zollvertreter beauftragen. Vollständige Einhaltung bis zum 6. Mai 2027.

Samstag, 21. November 2026



Ausländische Unternehmen, die für in die Vereinigten Staaten eingeführte Waren als Importer of Record auftreten, müssen sich ab dem 5. Januar 2027 auf neue Zollvorschriften einstellen. Die Änderung könnte viele Importeure dazu zwingen, ihre Zollabfertigung und die Auswahl ihrer Zollvertreter an US-Häfen anzupassen.

Die Wine & Spirits Shippers Association erklärte in einem am Freitag, dem 20. November, veröffentlichten Logistik-Update, die US-Zoll- und Grenzschutzbehörde Customs and Border Protection (CBP) setze eine vorläufige Schlussregelung mit neuen Auflagen für ausländische Importer of Record, häufig als ausländische IOR bezeichnet, um. Demnach müssen diese Importeure grundsätzlich entweder validierte Teilnehmer der Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT) sein oder bei der Einfuhr von Waren in die USA einen zugelassenen Zollvertreter beauftragen, der über eine CTPAT-Validierung verfügt.

Laut der Vereinigung führt die Regelung auch neue Meldepflichten für die CBP-Formulare 3461 und 7501 ein, die bei der Anmeldung und Überlassung von Waren zum Einsatz kommen. Zollvertreter können für einige Bestimmungen eine Fristverlängerung beantragen, doch die vollständige Einhaltung ist laut dem Update bis zum 6. Mai 2027 vorgeschrieben. Stellungnahmen zur vorläufigen Regelung werden bis zum 5. Januar 2027 entgegengenommen; die Frist für Kommentare zu einem separaten CBP-Vorschlag zu Angaben in der Lieferkette endet am 1. Dezember.

Die Änderung ist relevant, weil viele ausländische Verkäufer und Akteure in der Lieferkette auf ausländische IOR-Strukturen setzen, um Waren in die Vereinigten Staaten zu bringen, ohne die Importeurrolle auf einen inländischen Käufer zu übertragen. Für diese Unternehmen könnte die neue Regelung entweder den Beitritt zu einem Sicherheitsvalidierungsprogramm oder einen Wechsel der Zollvertretung erforderlich machen. Branchenverbände erklärten, Unternehmen sollten deshalb ihre Einfuhrverfahren, Dokumentationspraktiken und Beziehungen zu Zollvertretern frühzeitig vor Inkrafttreten der Regelung überprüfen.

Für die Getränkeindustrie könnte die Regelung besonders konkrete Auswirkungen haben. Wein- und Spirituosenlieferungen laufen häufig über komplexe Importstrukturen, an denen ausländische Erzeuger, US-Lagerhäuser, Zollvertreter und

zeitlich genau abgestimmte Transporte mit temperaturempfindlicher Fracht beteiligt sind. Ist ein ausländischer Importeur beim Inkrafttreten der Regelung weder validiert noch arbeitet er mit einem validierten Zollvertreter zusammen, könnte es bei der Zollabfertigung zu Verzögerungen oder anderen Störungen kommen. Für Importeure von Wein, Bier und Spirituosen, die auf eine reibungslose Freigabe in den Häfen und eng getaktete Vertriebsabläufe angewiesen sind, entsteht dadurch ein Risiko.

Die Vereinigung ordnete die Änderung der Zollvorschriften in eine Phase allgemeiner Unsicherheit im globalen Schiffsverkehr und Getränkegeschäft ein. Im selben Update verwies sie auf einen sich verschärfenden Zollstreit, der Lieferungen von Scotch Whisky nach Indien betrifft. Nach Angaben der Vereinigung erheben indische Zollbehörden auf Scotch-Importe in großen Mengen effektiv Zölle und Steuern in Höhe von 162,5 Prozent, obwohl ein im Juli in Kraft getretenes Handelsabkommen zwischen Großbritannien und Indien die Whiskyzölle von 150 auf 75 Prozent gesenkt hat. Im Mittelpunkt des Streits steht die Einstufung von Bulk-Whisky, der zum Verschnitt verwendet wird. Berichten zufolge werden mehr als 80 Container großer Spirituosenunternehmen in indischen Häfen festgehalten.

Der Branchenverband erklärte außerdem, das Office of the United States Trade Representative habe die Aussetzung der Section-301-Gebühren für Seetransporte mit in China gebauten und von China betriebenen Schiffen bis zum 9. Januar 2027 verlängert. Die Pause verschafft Reedereien und Importeuren vorübergehend Entlastung, beseitigt jedoch nicht die allgemeine Unsicherheit über die künftigen Transportkosten. Für Getränkeimporteure bedeutet das, dass die neue CBP-Regelung zu einem Zeitpunkt kommt, an dem Unternehmen bereits mit schwankenden Frachtraten, der Verfügbarkeit von Schiffen und handelspolitischen Risiken umgehen müssen.

Im Update vom 20. November beschrieb die WSSA auch allgemeine logistische Belastungen, die die Importplanung in den kommenden Wochen und Monaten beeinträchtigen könnten. Demnach blieb die Sicherheitslage in der Straße von Hormus nach weiteren Angriffen auf Tanker am 16. und 18. November äußerst volatil. Dadurch stiegen die Risiken und die Wahrscheinlichkeit von Zuschlägen der Reedereien sowie Fahrplanänderungen. Außerdem führten die Reedereien weiterhin mehr Fracht zwischen Asien und Europa über den Suezkanal zurück; inzwischen würden auf dieser

Route mehr als 50 Prozent der Kapazität den Kanal nutzen, statt um Afrika herumzufahren. Dadurch seien weltweit rund 500.000 TEU an Containerkapazität frei geworden. Eine vollständige Normalisierung könne jedoch noch weitere sechs bis zwölf Monate dauern, erklärte die Vereinigung.

In Europa hätten die jüngsten Regenfälle den Wasserstand des Rheins verbessert, sodass Binnenschiffe nach monatelangen, durch Niedrigwasser bedingten Beschränkungen wieder schwerere Ladungen transportieren könnten, erklärte die Vereinigung. Das Flusssystem sei jedoch noch nicht vollständig zum Normalbetrieb zurückgekehrt, und die Nachfrage bleibe aufgrund des saisonal hohen Transportaufkommens stark.

Das Update verwies auch auf angespannte Arbeitsbeziehungen an der US-Westküste vor dem Ablauf einer Vertragsfrist am Samstag, dem 21. November, für ILWU Local 26 und die Pacific Maritime Association. Laut WSSA hatte Local 26, das rund 250 Sicherheitskräfte an den Häfen von Los Angeles und Long Beach vertritt, signalisiert, den Vertrag nicht über dessen Ablauf um 00:01 Uhr am Samstag, dem 21. November, hinaus verlängern zu wollen. Gespräche am Dienstag, dem 17. November, hatten keine Einigung gebracht. Die Vereinigung warnte, ein Streik von Local 26 könnte sich auf weitere ILWU-Beschäftigte in den Häfen ausweiten und den Terminalbetrieb, die Abfertigung von Schiffen, die Abholung von Containern und den Inlandstransport stören.

Vor diesem Hintergrund schaffen die neuen CBP-Anforderungen eine weitere Compliance-Aufgabe für Importeure, die auf eine verlässliche Einfuhrabfertigung in den Vereinigten Staaten angewiesen sind. Unternehmen mit ausländischen IOR-Strukturen müssen möglicherweise entscheiden, ob sie selbst eine CTPAT-Validierung anstreben oder die Zollanmeldungen einem Zollvertreter übertragen, der den Standard bereits erfüllt. Für einige Importeure könnte die Prüfung auch Vertragsänderungen, Anpassungen bei der Datenmeldung und eine genauere Klärung umfassen, wer zum Zeitpunkt der Einfuhr rechtlich für die Sendung verantwortlich ist.

Die WSSA erklärte, sie habe am Dienstag, dem 17. November, ein Webinar zu dem Thema veranstaltet und wolle ihre Mitglieder weiter über die Entwicklung der Anforderungen informieren.