



Mattentwiete 2
20457 Hamburg

Postfach 11 02 03
20402 Hamburg

Telefon (040) 37 89 09-0
Telefax (040) 37 89 0970
E-Mail: info@uvhh.de
<http://www.uvhh.de>

02.01.2007
Zu/F.I.8.2

Position des Unternehmensverbands Hafen Hamburg e.V. zur Frage einer Freizonenaufhebung

Ausgelöst durch die Erweiterung der EU und zahlreiche Änderungen des EU-Zollkodex werden zur Zeit in vielen Organisationen und Gremien der Seehafenverkehrswirtschaft die Vor- und Nachteile einer Freizonenaufhebung diskutiert. Der UV hat das Thema „Freizonenaufhebung“ in den letzten Jahren mehrfach in seinen Gremien diskutiert und sich Anfang dieses Jahres mehrheitlich für eine Aufhebung der Freizone ausgesprochen. Der UV möchte mit dem vorliegenden Papier auf die zahlreichen Vorteile einer Freizonenaufhebung hinweisen:

I. Grundsätzliche Anmerkungen

- Veränderungen der Freizone und des Freizonenstatus sind nichts ungewöhnliches. Die Freizongrenze wurde in der Vergangenheit mehrfach sowohl ausgeweitet als auch eingeschränkt. Zuletzt wurde das nördliche Hafengebiet (Speicherstadt/HafenCity) aus der Freizone herausgenommen. Die Aufhebung der nördlichen Freizone hat dabei – trotz zahlreicher Unkenrufe im Vorfeld - zu keinerlei negativen Beeinträchtigungen geführt. Unseres Wissens nach hat kein Unternehmen seinen Betrieb wegen der Freizonenaufhebung eingestellt. Im Gegenteil: Viele der betroffenen Unternehmen haben die Aufhebung im Nachhinein begrüßt.
- Bereits heute sind viele Hafenunternehmen außerhalb der Freizone ansässig (z.B. CTA, Wallmann sowie zahlreiche Lagerhalter und Containerpackbetriebe), ohne dass sich dieses negativ auf den Geschäftsbetrieb dieser Unternehmen auswirkt.

II. Zollrechtliche und –technische Anmerkungen

- Durch die Zollkodex-Änderungen 2006-2009 sind bzw. werden die Privilegien der Freizone, die in der Vergangenheit bereits immer mehr reduziert wurden, weiter gestrichen. Zur Vermeidung von Sicherheitslücken müssen darüber hinaus künftig

auch in Freizonen Bestandsaufzeichnungen geführt und Nachweispflichten erfüllt werden. Die ehemals „klassischen“ Vorteile der Freizone fallen damit weg.

- Die Erweiterung der EU auf zur Zeit 25 Mitgliedstaaten hat zur Folge gehabt, dass mittlerweile Zweidrittel der in der Freizone umgeschlagenen Güter Gemeinschaftswaren sind. Für Gemeinschaftswaren ist der Freizonenstatus eher hinderlich, da diese beim Verbringen in die und Verlassen der Freizone angemeldet und gestellt sowie Statuspapiere ausgestellt werden müssen.
- Hinzu kommt, dass die in der Freizone angesiedelte Industrie aufgrund der EU-Erweiterung fast ausschließlich binnenmarktorientiert ist. Für Industrieunternehmen, wie z.B. Blohm & Voss, DEA, Sasol und MAN, stellt die Freizone daher ein operatives und administratives Hindernis dar.

III. Verkehrswirtschaftliche Anmerkungen

- Die Freizonengrenzzollstellen stellen einen „bottle neck“ für den Verkehrsfluss dar, da sie die Verkehrsinfrastruktur künstlich einengen. Aufgrund dieses bottle neck-Effektes kommt es an allen Zollabfertigungsstellen regelmäßig zu erheblichen Verkehrsbehinderungen und Staus. Der bottle neck-Effekt der Zollgrenzstellen wird noch dadurch verschärft, dass beim Zoll zunehmend Personal abgebaut wird. Dies führt zu längeren Abfertigungszeiten. Hinzu kommt, dass nur ein Teil der Zollstellen rund-um-die-Uhr geöffnet hat, sodass sich der Verkehr zu bestimmten Zeiten auf wenige Grenzstellen konzentriert.

Die freizonenbedingten Einschränkungen der Verkehrsinfrastruktur führen für die Speditionsunternehmen zu erheblichen Mehrkosten, da die Lastkraftwagen nicht frei disponiert werden können. Die Disposition wird vielmehr von den Öffnungszeiten der Zollämter und der Art der Ware (Gemeinschafts- oder Drittlandware) und nicht von wirtschaftlichen Erwägungen (möglichst kurze Strecken, Rundlauf) bestimmt. Durch eine Freizonenaufhebung würde zum einen die Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, zum anderen die Dispositionsfreiheit der Speditionsunternehmen deutlich erhöht.

- Nach der jüngsten Umschlagsprognose wird der Güterumschlag im Hafen Hamburg bis 2015 auf mehr als 222 Mio. t ansteigen. Da nicht davon auszugehen ist, dass das Zollpersonal und die Anzahl der Zolldurchlässe dem Mengenwachstum entsprechend erhöht werden, wird der „bottle neck-Effekt“ der Freizonenabfertigung in Zukunft noch weiter zunehmen.

IV. Betriebswirtschaftliche Anmerkungen

- Nach der Umsetzung der Zollkodex-Änderungen 2006-2009 gibt es zollrechtlich bezüglich Anmeldung und Gestellung keine Unterschiede mehr zwischen Freizone und Seezollhafen, da durch die Zollkodex-Reformen u.a. eines der wichtigsten zollrechtlichen Freihafenprivilegien, nämlich die Anmeldefreiheit für Nicht-Gemeinschaftswaren, wegfällt. Hinzu kommt, dass durch die Einführung von „Security and Safety-Aspekten“ in den Zollkodex künftig eine globale und lückenlose

Zollkontrolle gefordert wird. So ist für die Zukunft u.a. die Etablierung des sog. Customs Security Programme (CSP) vorgesehen. Ziel von CSP ist eine durchgehende Informationskette aller am Transport Beteiligten. Die Einführung dieses Programms hat zur Folge, dass alle Beteiligten zusätzliche Bestandsaufzeichnungen machen müssen. Ab 2009 müssen darüber hinaus alle summarische Anmeldungen 24 Stunden vor Schiffsabgang auf elektronischem Wege abgegeben werden. Die Zollkodex-Änderungen 2006-2009 führen damit in vielen Bereichen zu einer Gleichstellung von Freizone und Seezollhafen. Trotz der weitgehenden zollrechtlichen Gleichstellung von Freizone und Seezollhafen müssten die Unternehmen bei einem Fortbestehen der Freizone für die Zollabwicklung weiterhin zwei parallele Zoll-Systeme anwenden und technisch fortentwickeln. Die Parallelität der Zollsyste-me führt bereits jetzt für die Unternehmen zu erheblichen Mehrkosten. Eine Aufhebung der Freizone würde daher für viele Unternehmen zu Kostensenkungen bei der Zollabwicklung beitragen.

- Von einigen Containerpackbetrieben wird behauptet, dass eine Freizonenaufhebung zu einem Verlust von Arbeitsplätzen führen würde. Dies ist nicht der Fall, da der Anteil an Packaktivitäten im Sammelladungsverkehr (LCL-Container) unabhängig vom Freizonenstatus ist.

V. Zusammenfassung

- Die rechtlichen, politischen und technischen Rahmenbedingungen für die Freizone haben sich derart geändert, dass es aus allein Kosten und Abwicklungsgründen notwendig und zielführend ist, die Freizone gänzlich aufzuheben. Wichtig ist jetzt, dass ein Zeit- und Maßnahmenkatalog aufgestellt wird, an dem sich alle Beteiligten/Betroffenen orientieren können. Darüber hinaus sollte ein professionelles Projektmanagement eingesetzt werden, das die Verfahrensschritte gliedert und deren Einhaltung überwacht

gez. Zurke