



Seezollhafen statt Freihafen

Aufhebung des Freihafens Hamburg und Umwandlung zum Seezollhafen¹



RA Dipl.-Finanzw. (FH) Thomas Peterka, Zollkanzlei Hamburg; Paul Kamisch, Product Manager Customs, AEB GmbH

Nach fast 132 Jahren prosperierender Entwicklung wird am 1. Januar 2013 der Hamburger Freihafen aufgelöst und damit einen bedeutenden Wendepunkt für den zweitgrößten Containerhafen Europas darstellen. Die bisherige Freihafenlagerung unter Aussetzung der Erhebung von Zollabgaben und (Einfuhr-)Umsatzsteuer wird wegfallen. Damit müssen Nichtgemeinschaftswaren, die dann im Hamburger Hafen ankommen, innerhalb von 45 Tagen einer zollrechtlichen Bestimmung zugeführt werden. Nicht nur Unternehmen, die im Freihafen ansässig sind, werden von der

Aufhebung betroffen sein, sondern auch nicht dort vertretene Unternehmen, die ihre Waren über den Hamburger Freihafen beziehen oder versenden. Der vorliegende Beitrag beleuchtet die Unterschiede zwischen dem noch bestehenden Freihafen und dem zukünftigen Seezollhafen und geht anhand von Praxisfällen näher auf die zu ändernden Logistik- und Geschäftsprozesse ein.

INHALT

- Einleitung
- Rechtliche Grundlagen
- Praxisfälle
 - Praxisfälle Einfuhr
 - Praxisfälle Ausfuhr
 - Kombinationsfall aus Einfuhr und Ausfuhr
- Fazit

Einleitung

Der Hamburger Freihafen ist für viele Wirtschaftsunternehmen, aber auch für den interessierten Hafenbesucher eine der wichtigsten Einrichtungen der Freien und Hansestadt Hamburg. Was über die Jahrzehnte zum Selbstverständnis und zum Bild einer Stadt gehörte, man denke an die vor nicht allzu langer Zeit noch im Freihafen befindliche Speicherstadt als dessen Keimzelle, wird durch die rasante Entwicklung des Zollrechts in der vergangenen Dekade einfach überholt. Dem Hamburger Freihafen, entstanden im Jahr 1881 durch Forderungen der Hamburger Kaufmannschaft als Gegenleistung zum von Reichskanzler Bismarck energisch betriebenen Anschluss Hamburgs an das preußische Zollgebiet und eingeweiht im Jahr 1888, wird nun aufgrund eines gestiegenen Sicherheits-

1 Die Autoren danken Herrn Manfred Lojenburg, ehemals Wirtschaftsbehörde Hamburg, für seine wertvollen Hinweise zur Entstehung des Begriffes Seezollhafen für die Erstellung des vorliegenden Beitrags

verlangens und einer an Effizienz und Einsparung interessierten Zollverwaltung sprichwörtlich das Wasser abgegraben, um einem so genannten Seezollhafen Platz zu machen.

Rechtliche Grundlagen

Bis zum 1. Januar 2013 ist der Freihafen Hamburg eine Freizone des Kontrolltyps I, also eine bestimmte Hafenumfläche mit fester Umzäunung, in der zeitlich unbegrenzt Waren lagern dürfen (Art. 166, 171 ZK, Art. 799 Buchst. a ZK-DVO). Für die Dauer der Lagerung werden die Waren als nicht im Zollgebiet der EU befindlich angesehen, sodass keine Abgaben erhoben werden und handelspolitische Maßnahmen keine Anwendung finden (Art. 166 Buchst. a ZK). Die in die Freizone verbrachten Waren unterliegen erst seit dem 1. Juli 2009 zudem unter bestimmten Voraussetzungen einer Gestellungspflicht, was insbesondere für Waren greift, die von außerhalb des EU-Zollgebietes unmittelbar in eine Freizone verbracht werden (Art. 170 Abs. 2 Buchst. d ZK). Zusätzlich ist seit dem 1. Januar 2011 für Waren, die von außerhalb des Zollgebietes der EU unmittelbar in eine Freizone verbracht werden, vor dem Verbringen in die Freizone eine summarische Eingangsanmeldung abzugeben (Art. 176 Abs. 2 UA 2 i.V.m. Art. 36a ZK), was in der Regel der Beförderer als Verbringer der Waren übernimmt (Art. 36b Abs. 3, 4 ZK). Gleichermaßen ist für Waren, die aus der Freizone heraus unmittelbar aus dem Zollgebiet der EU verbracht werden, in bestimm-

ten Fällen vorab eine summarische Ausgangsanmeldung abzugeben (sog. ASumA, Art. 176 Abs. 2 UA 2 i.V.m. Art. 182a bis 182d ZK). Insbesondere die in den letzten Jahren eingeführte Gestellungspflicht und die Verpflichtung zur Abgabe einer ESumA haben die wesentlichen Vorteile einer Freizone abgeschafft.

Auf der Suche nach den rechtlichen Grundlagen eines *Seezollhafens* wird der geneigte Rechtssuchende rasch auf das Ergebnis stoßen, dass es keine Legaldefinition dafür gibt. Der Seezollhafen ist weder eine (sonstige) zollrechtliche Bestimmung wie die Freizone gemäß der Begriffsdefinition in Art. 4 Nr. 15 ZK, noch ein Zollverfahren nach Art. 4 Nr. 16 ZK. Die Zollverordnung kennt zwar eine Seezollgrenze als „seewärtige Begrenzung des Zollgebietes der Gemeinschaft“ (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 ZollV), aber keinen Seezollhafen. Das Zollverwaltungsgesetz schweigt ebenfalls dazu. Es ist zu vermuten, dass die Zollverwaltung den Begriff Seezollhafen als faktische und rechtliche Differenzierung und Abgrenzung zum Freihafen bzw. Binnenhafen in ihrem internen Sprachgebrauch einführt. Zudem hat er auch die offiziellen Verlautbarungen der Zollverwaltung erreicht. Charakteristisch für einen Seezollhafen ist danach, dass dieser mittels Zollstraße (Wasserstraße, § 2 Abs. 4 ZollVG) zu erreichen ist, welche an einer Seezollgrenze beginnt und eben bis zu einem Hafen führt, der seetaugliche Schiffe aufnehmen kann (im Gegensatz zum Binnenhafen, der meist nur die Binnenschifffahrt mit deutlich kleineren Schiffen bedienen kann). Der Seezollhafen

verfügt dementsprechend über Zollanstellungsplätze, an denen die einfahrenden Seeschiffe anlegen müssen (§ 2 Abs. 3 ZollVG, § 4 ZollV), um nach der Gestellung zollrechtlich abgefertigt zu werden (Art. 38 Abs. 1 Buchst. a ZK, § 7 Abs. 1 Nr. 2 ZollV). Mangels besonderer Regelungen zum Seezollhafen müssen die im Seezollhafen gestellten Waren gemäß Art. 48, 49 Abs. 1 Buchst. a ZK innerhalb von 45 Tagen einer zollrechtlichen Bestimmung zugeführt werden. D.h., für die in den Seezollhafen verbrachten Waren ist eine Zollanmeldung abzugeben. Im Gegensatz dazu ist für das Verbringen der Waren in den Freihafen (Freizone des Kontrolltyps I) keine Zollanmeldung erforderlich (Art. 170 Abs. 1 ZK), es reicht allein das körperliche Gelangen der Ware über die Freizonengrenze.

Im Ergebnis unterscheidet sich der Seezollhafen deutlich vom zollrechtlichen Regime des Freihafens. Der im Freihafen gelebte Vorteil zeitlich unbegrenzter Lagerdauer ist beim Seezollhafen nicht ohne weiteres möglich. Im Seezollhafen kann nur dann eine über die 45-Tage-Frist hinausgehende Lagerdauer ohne Erhebung von Abgaben realisiert werden, wenn die Waren in ein förmliches Zolllagerverfahren nach vorheriger Anmeldung überführt werden. Die praktischen Auswirkungen dieser geänderten Rechtslage werden im nachfolgenden Abschnitt untersucht.

Tabellarischer Vergleich wichtiger Regelungen zu Freihafen und Seezollhafen

	Freihafen (Kontrolltyp I)	Seezollhafen
Bestandteil des EU-Zollgebietes	Ja, mit umzäunter Freihafenlagerfläche	Ja, aber ohne besonders abgegrenzte Seezollhafen-Lagerfläche
Erhebung von Abgaben und Anwendung handelspolitischer Maßnahmen	Ausgesetzt, solange Lagerung im Freihafen erfolgt	Keine Aussetzung, nur bei Überführung in ein Zolllagerverfahren
Lagerdauer	Unbegrenzt	45 Tage ab Abgabe SumA bis zum Erhalt einer zollrechtlichen Bestimmung
Gestellungspflicht	Grundsätzlich nein, Pflicht aber u.a. für unmittelbar von außerhalb des EU-Zollgebietes herein verbrachte Waren	Ja, anschließend vorübergehende Verwahrung bis zum Erhalt einer zollrechtlichen Bestimmung
Pflicht zur Abgabe einer ESumA	Ja	Ja

Praxisfälle

Die nachfolgenden Fallgestaltungen sollen ausgewählte Aspekte der bevorstehenden Änderungen aufgrund der Auflösung des Freihafens Hamburg verdeutlichen.

Praxisfälle Einfuhr

Grundfall:

Autofelgen werden von einem süddeutschen Automobilbauer aus China per Schiff über den Freihafen Hamburg importiert, in Deutschland mit Reifen bezogen und an Neufahrzeuge montiert.

Freihafen

Folgender Zollprozess ist hier im Freihafen möglich:

Alle Waren, die aus einem Drittland in den Freihafen Hamburg verbracht werden, sind unmittelbar nach Ankunft bei der zuständigen Freihafen Zollstelle zu stellen. Im oben aufgeführten Grundfall ist für die Autofelgen aus China direkt nach körperlicher Ankunft des Schiffes im Freihafen eine Gestellungsmitteilung nach Art. 40 ZK abzugeben. Die Gestellungsmitteilung ist gleichzeitig nach Art. 4 Nr. 19 i.V.m. Art. 40 ZK eine summarische Anmeldung (SumA) zur vorübergehenden Verwahrung der verbrachten Waren (Art. 49 ZK, Art. 186, 187 ZK-DVO). Die SumA ist im Regelfall im IT-Verfahren ATLAS abzugeben und muss sich auf die summarische Eingangsmeldung (ESumA) nach Art. 36a ZK beziehen.

In der Gestellungsmitteilung bzw. SumA wird zudem angegeben, dass die Waren die zollrechtliche Bestimmung Freizone erhalten sollen, wozu auch der Empfänger im Freihafen angegeben wird. Im Anschluss können die Autofelgen gemäß Art. 171 ZK zeitlich unbegrenzt im Freihafen Hamburg gelagert werden. Eine Zollanmeldung zur Überführung in die Freihafenlagerung ist nicht notwendig, Art. 170 Abs. 1 ZK. Ebenso findet keine Überlassung statt, da das körperliche Verbringen in die Freizone zur Überführung in diese sonstige zollrechtliche Bestimmung ausreicht.

Sobald der Automobilbauer auf die zu lagernden Autofelgen im Freihafen zugreifen möchte, muss er diese in eine zollrechtliche Bestimmung wie den zollrechtlich freien Verkehr, das Zolllagerverfahren, das Versandverfahren, die aktive Veredelung, das Umwandlungsverfahren, die vorübergehende Verwendung, die passive Veredelung oder das (Wieder-) Ausfuhrverfahren mittels Zollanmeldung überführen. Im vorliegenden Grundfall wird der Automobilbauer die Autofelgen in der Regel im Versandverfahren (T1) nach Süddeutschland verbringen, um anschließend die Autofelgen bei der für seinen Geschäftssitz zuständigen Zollstelle in den zollrechtlich freien Verkehr zu überführen.

Seezollhafen

Folgender Zollprozess ist hier im Seezollhafen möglich:

Die Waren, die aus einem Drittland in den Seezollhafen Hamburg verbracht werden, sind unmittelbar nach Ankunft bei der für den angelaufenen Zollanstellungsplatz zuständigen Zollstelle zu stellen. Im Seezollhafen wird eine summarische Anmeldung nach Art. 49 ZK, Art. 186 ZK-DVO zur vorübergehenden Verwahrung abgegeben, wobei auf die summarische Eingangsmeldung nach Art. 36a ZK Bezug zu nehmen ist. Anschließend befinden sich die Waren bis zum Erhalt einer zulässigen zollrechtlichen Bestimmung gemäß Artikel 4 Nr. 15 ZK in der vorübergehenden Verwahrung (Art. 50 bis 53 ZK). Die Autofelgen müssen innerhalb von 45 Tagen ab dem Tag der summarischen Anmeldung eine zulässige zollrechtliche Bestimmung erhalten. Dazu ist eine entsprechende Zollanmeldung abzugeben. Auch hier dürfte der Automomo-

bilbauer eine Überführung in das Versandverfahren anstreben, um die Felgen bei der für ihn am Geschäftssitz zuständigen Zollstelle zu stellen.

Der wesentliche Unterschied der Zollprozesse beim Grundfall liegt darin, dass quasi aus der Freihafenlagerung eine vorübergehende Verwahrung im Seezollhafen geworden ist. Dies bleibt indes nur dann ohne Auswirkung, soweit der Automobilbauer innerhalb der vorgesehenen Verwahrungsfrist (45 Tage ab Abgabe SumA/Gestellung) sich für eine zollrechtliche Bestimmung entscheidet. Dabei ist zu beachten, dass die Zollverwaltung die nach Art. 49 Abs. 2 ZK mögliche Verlängerung der 45-Tage-Frist sehr restriktiv handhabt, so dass beispielsweise fehlende unverzichtbare Unterlagen gerade kein Verlängerungsgrund darstellen und auch eine rückwirkende Fristverlängerung nicht zulässig ist!

Erste Abwandlung des Grundfalles Einfuhr

Es kann vorkommen, dass die Autofelgen länger als 45 Tage im Freihafen verbleiben, da der Automobilbauer jederzeit eine bestimmte Menge an Autofelgen im Freihafen Hamburg vorhalten lässt, um abhängig von seinen Produktionsprozessen eine zeitlich passende Anlieferung (just in time) zu realisieren.

Freihafen

Folgender Zollprozess ist hier im Freihafen möglich:

Im bisherigen Freihafenprozess kann der Automobilbauer seine Felgen zeitlich unbegrenzt lagern und abhängig von den Produktionsprozessen die Autofelgen in sein Werk nach Süddeutschland holen.

Seezollhafen

Folgender Zollprozess ist hier im Seezollhafen möglich:

Im künftigen Seezollhafenprozess gibt es zunächst keine unbegrenzte Lagerdauer, da nach der SumA/Gestellung mit anschließender vorübergehender Verwahrung innerhalb von 45 Tagen eine Zollanmeldung zum Erhalt einer zollrechtlichen Bestimmung abzugeben ist. In der Abwandlung des Grundfalles kann also der Automobilbauer nicht wie bisher eine Lagerdauer von mehr als 45 Tagen ohne weiteres in Anspruch nehmen. Im Seezollhafen wird dies nur noch dann möglich sein, wenn die Au-

tofelgen in ein Zolllagerverfahren als zollrechtliche Bestimmung (Zollverfahren) überführt werden. Nur das Zolllagerverfahren bietet insoweit die Möglichkeit unbegrenzter Lagerdauer ohne die Erhebung von Einfuhrabgaben (hier Zölle und Einfuhrumsatzsteuer, Art. 4 Nr. 10 ZK i.V.m. § 1 Abs. 1 S. 3 ZollVG) und ohne Anwendung handelspolitischer Maßnahmen, Art. 98 Abs. 1 Buchst. a ZK.

Will also der Automobilbauer nicht auf die Möglichkeit einer Lagerung unter Zollausssetzung von mehr als 45 Tagen verzichten, ist es notwendig, die Autofelgen in ein Zolllagerverfahren zu überführen. Hierbei besteht nun die Möglichkeit, dass er wie bisher den Hamburger Hafen als Lagerplatz nutzt und sich selbst ein Zolllager bewilligen lässt, oder aber einen Dienstleister mit eigenem Zolllager einschaltet. Ebenso denkbar ist, dass der Automobilbauer, wenn er schon ein eigenes Zollager betreiben möchte, sich dieses am Produktionsstandort in Süddeutschland einrichtet. In allen Fällen ist anschließend ein Versandverfahren (T1) vom Seezollhafen zum Zolllager in Süddeutschland zwischenschalten, wenn der Automobilbauer wiederum an seinem Geschäftssitz die Felgen in den zollrechtlich freien Verkehr überführen möchte. Es zeigt sich also deutlich, dass bei gewünschter zeitlicher Flexibilität die bisherige Freihafenlagerung vorteilhafter ist, da mit dem Seezollhafen die Verwahrungsdauer auf 45 Tage begrenzt wird, was erhebliche logistische und zollprozessuale Veränderungen in der Lieferkette erforderlich machen wird.

Zweite Abwandlung des Grundfalles:

Es wird nun in der zweiten Abwandlung des Grundfalles angenommen, dass ein Teil der verbrachten Autofelgen für den Einzelhandelsverkauf durch Etikettierung mit Verkaufsinformationen und spezieller Verpackung hergerichtet und nach Russland für den dortigen Verkauf wiederausgeführt werden sollen.

Die Etikettierung und Verpackung hat in der Abwandlung vor der Überführung in den freien Verkehr zu erfolgen, da die Felgen anschließend wieder ausgeführt werden und somit Einfuhrabgaben gespart werden sollen. Es stellt sich damit die Frage, ob eine Etikettierung und Verpackung in der Freihafenlagerung und auch während der vorübergehenden Verwahrung im Seezollhafen rechtlich zulässig ist.

Freihafen

Folgender Zollprozess ist hier im Freihafen möglich:

In der Freihafenlagerung dürfen gemäß Art. 173 Buchst. b) i.V.m. 109 Abs. 1 ZK die Waren den üblichen Behandlungen, wie sie in Zolllagern erlaubt sind, unterzogen werden. Hierzu zählt gem. Art. 531 ZK-DVO i.V.m. Nummer 16 des Anhangs 72 auch das Etikettieren und Verpacken. Der Automobilbauer könnte also im Freihafen im Rahmen der zulässigen Lagerbehandlungen die Aufmachung der Autofelgen verändern lassen.

Seezollhafen

Folgender Zollprozess ist hier im Seezollhafen möglich:

Demgegenüber dürfen im Seezollhafen vorübergehend verwahrte Waren gemäß Art. 52 ZK nur Erhaltungsmaßnahmen unterworfen werden, ohne jedoch die Aufmachung oder die technischen Merkmale zu verändern. Aber auch die Anbringung von CE-Zeichen nach der ProduktsicherheitsVO oder das Entfernen falscher Herkunftsbezeichnungen aufgrund zollamtlicher Bewilligung oder Anordnung sind innerhalb der vorübergehenden Verwahrung nur zulässig, soweit die Vorgaben von Art. 52 ZK nicht verletzt werden. Da indes in der vorliegenden Fallabwandlung keine handelspolitisch notwendige (Um-)Etikettierung angestrebt wird, sondern eine Veränderung der Aufmachung für den späteren Einzelverkauf an Endkunden, werden die Felgen in ihrer Aufmachung so verändert, dass dies über die zulässige Erhaltungsbearbeitung des Art. 52 ZK hinausgeht. Damit ist das Anbringen der Verkaufsetiketten an den Waren und deren Verpackung während der vorübergehenden Verwahrung im Seezollhafen im Gegensatz zur üblichen Behandlung im Freihafen nicht möglich. Im Anwendungsfall im Seezollhafen ist es daher erforderlich, dass die Waren vor ihrer Überführung in den freien Verkehr in ein Zollverfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung (wie z.B. das Zolllagerverfahren) überführt werden, um die Etiketten anbringen und die Felgen verpacken zu können. Der Seezollhafen stellt also in Bezug auf die Anwendung von zulässigen Lagerbehandlungen nach Anhang 72 der ZK-DVO und der dafür notwendigen Überarbeitung verbrach-

ter Waren eine Schlechterstellung gegenüber dem bisherigen Freihafen dar.

Praxisfälle Ausfuhr

Grundfall:

Der Automobilbauer, der Inhaber einer Bewilligung Zugelassener Ausfuhrer ist, führt nun seine in Deutschland produzierten Fahrzeuge über den Freihafen Hamburg in Drittländer aus.

Freihafen

Folgender Zollprozess ist hier im Freihafen möglich:

Da es sich bei den Fahrzeugen um Gemeinschaftswaren handelt, dürfen diese gem. Art. 169 ZK auch in den Freihafen Hamburg verbracht werden. Mit der Abgabe einer Ausfuhranmeldung nach Art. 161 Abs. 5 ZK i.V.m. Art. 788 ZK-DVO via ATLAS-Ausfuhr bei der am Geschäftssitz des Automobilbauers zuständigen Ausfuhrzollstelle erhält dieser nach Überlassung der Fahrzeuge das Ausfuhrbegleitdokument (ABD). Der zuständige Beförderer führt das ABD bis zur Ausgangszollstelle im Freihafen mit sich. Bei der Ausgangszollstelle werden die Fahrzeuge zur Ausfuhr gestellt. Anschließend werden die Fahrzeuge in der Freizone abgeladen und für die Schiffsbeladung vorbereitet. Mit dem physischen Verladen der Fahrzeuge und Ablegen des Schiffs aus dem Freihafen Hamburg erfolgt das tatsächliche Verbringen ins Drittland. Der Automobilbauer erhält über ATLAS den Ausgangsvermerk (AGV) zum Nachweis der Beendigung des Ausfuhrverfahrens und der umsatzsteuerbefreiten Ausfuhrlieferung.

Seezollhafen

Folgender Zollprozess ist hier im Seezollhafen möglich:

Im künftigen Seezollhafen wird der Prozess wie bisher im Freihafen identisch sein, nur dass die Fahrzeuge nicht im Freihafen, sondern im Seezollhafen zwischengelagert werden. Die Regelungen zur Ausfuhranmeldung gelten ebenfalls bei der Ausfuhr von Gemeinschaftswaren aus dem EU-Zollgebiet via Seezollhafen.

Erste Abwandlung des Grundfalles:

Ein Teil der Fahrzeuge wird entgegen der ursprünglichen Absicht nicht in Drittländer exportiert, sondern soll in andere Mitgliedstaaten verbracht werden.

Freihafen

Folgender Zollprozess ist hier im Freihafen möglich:

Aufgrund der Regelungen des Art. 180 Abs. 2 ZK, wonach alle in die Freizone verbrachten Waren mit ihrer Entnahme aus der Freizone grundsätzlich als Nichtgemeinschaftsware angesehen werden, hat der Automobilbauer den Gemeinschaftscharakter der Waren nachzuweisen. Ein Weg wäre, dass der Automobilbauer einen entsprechenden Antrag nach Art. 170 Abs. 4 ZK beim Eingang der Waren in die Freizone stellen würde. Dies war aber vorliegend unterblieben, da die Waren ursprünglich für Drittländer vorgesehen waren. Folgender Weg ist aber möglich. Mit der Abgabe einer Ausfuhranmeldung nach Art. 161 Abs. 5 ZK i.V.m. Art. 788 ZK-DVO via ATLAS-Ausfuhr bei der am Geschäftssitz des Automobilbauers zuständigen Ausfuhrzollstelle erhält dieser nach Überlassung der Fahrzeuge das Ausfuhrbegleitdokument (ABD). Mit dem entsprechenden Code für Gemeinschaftsware, hier 1000, konnte bislang in der Ausfuhranmeldung per Einheitspapier (Exemplar Nr. 3) der Gemeinschaftswarenstatus nachgewiesen werden. Dies ist auch für Ausfuhranmeldungen, die via ATLAS abgegeben wurden, entsprechend vorgesehen. Mit dem ABD kann die Freihafenzollstelle auf den Ausfuhrvorgang in ATLAS zugreifen, den Gemeinschaftsstatus überprüfen und den Ausgang der Fahrzeuge aus dem Freihafen zum Verbringen in die anderen Mitgliedstaaten ohne Erhebung von Abgaben zulassen. Der Automobilbauer als Ausfuhrer hat für die entsprechenden ATLAS-Ausfuhranmeldungen nach dem Ausgang der Fahrzeuge aus der Freizone den Abbruch des Warenausgangs mitzuteilen und die Ungültigerklärung der Ausfuhranmeldungen unter dem Hinweis auf das Verbringen in andere Mitgliedstaaten zu beantragen, Art. 66 Abs. 1, 2 ZK i.V.m. Art. 251 Nr. 2 Buchst. b, 792a Abs. 1 ZK-DVO.

Seezollhafen

Folgender Zollprozess ist hier im Seezollhafen möglich:

Im Seezollhafen entfällt grundsätzlich das Nachweisen des Gemeinschaftscharakters der Fahrzeuge, da es eine vergleichbare Statusregelung wie im Freihafen mangels einer entsprechenden Notwendigkeit nicht gibt. Hier reicht es aus, dass der Automobilbauer

wie oben beschrieben die betroffenen Ausfuhrvorgänge per ATLAS-Mitteilung abbricht und die Ungültigerklärung der Ausfuhranmeldungen beantragt.

Zweite Abwandlung des Grundfalles:

Die Fahrzeuge des Automobilbauers, für die Ausfuhranmeldungen abgegeben wurden, kommen am 30. November 2012 im Freihafen an und lagern dort bis zur Verladung auf das Schiff. Es erfolgt planmäßig die Auflösung des Freihafens und dessen Ersetzung durch den Seezollhafen am 1. Januar 2013. Die Fahrzeuge werden am 2. Januar 2013 auf das Schiff verladen und ausgeführt.

Folgender Zollprozess ist hier bei der Umstellung vom Freihafen zum Seezollhafen möglich:

Die Fahrzeuge befinden sich während der Umstellung vom Freihafen zum Seezollhafen noch im betroffenen Freihafengelände. Die Zollverwaltung bietet in diesem Falle den im Freihafen angesiedelten Wirtschaftsbeteiligten ein Überleitungskonzept an, mit dem der reibungslose Wechsel vom Freihafen zum Seezollhafen erfolgen soll. Im vorliegenden Fall sind die Fahrzeuge auf dem Lagerplatz abgestellt und in den entsprechenden Bestandsaufzeichnungen des Lagerhalters im Freihafen erfasst worden, vgl. Art. 176 Abs. 1 ZK i.V.m. Art. 803, 804, 806 ZK-DVO. Mögliche Umlagerungen von Gemeinschaftswaren im Freihafen bis zum 31. Dezember 2012 sind dementsprechend in den Bestandsaufzeichnungen der Lagerhalter zu dokumentieren. Die im Freihafen lagernden Warenbestände mit Status Gemeinschaftsware werden mit Ablauf des 31. Dezember 2012, 24 Uhr, bzw. mit Beginn des 1. Januar 2013, 0 Uhr, aus der zollamtlichen Überwachung entlassen. Ab dem 1. Januar 2013 gelten alle Waren im Seezollhafen als Gemeinschaftsware (ggf. Statusnachweis erforderlich!). Der Warenabgang per Schiff am 2. Januar 2013 erfolgt schließlich im bereits angemeldeten Ausfuhrverfahren. Der Automobilbauer braucht im vorliegenden Fall also keine Aktivitäten zu entwickeln. Er sollte sich aber insoweit bei seinen Dienstleistern vergewissern, dass diese am Überleitungskonzept der Zollverwaltung teilnehmen oder aber die Umstellung am 1. Januar 2013 ohne weiteres bewerkstelligen können.

Kombinationsfall aus Einfuhr und Ausfuhr

Der Automobilbauer kauft die Autofelgen in China ein und lässt sie in den Freihafen Hamburg verbringen. Die Felgen lagern länger als 45 Tage im Freihafen Hamburg, ein Teil davon wird anschließend planmäßig an Endkunden in Drittländer veräußert und wiederausgeführt.

Freihafen

Folgender Zollprozess ist hier im Freihafen möglich:

Für die Felgen ist nach dem Verbringen in den Freihafen direkt nach Ankunft und Entladung eine Gestellungsmitteldung/SumA abzugeben. Anschließend können die Autofelgen unbegrenzt im Freihafen lagern. Bei der Wiederausfuhr aus dem Freihafen ist nach Art. 182 Abs. 3 S. 3 ZK i.V.m. Art. 841a Abs. 1, 842a Abs. 1, 5 ZK-DVO keine Ausfuhrzollanmeldung notwendig, sondern es muss eine summarische Ausgangsmeldung (ASumA) vom Beförderer abgegeben werden. Die Ausnahme von der Abgabe einer ASumA greift vorliegend nicht, da die Felgen länger als 14 Tage im Freihafen zwischenlagern (vgl. Art. 842a Abs. 4 Buchst. e ZK-DVO). Damit mussten im Freihafenprozess jeweils eine ESumA, SumA und ASumA abgegeben werden.

Seezollhafen

Folgender Zollprozess ist hier im Seezollhafen möglich:

Die Autofelgen werden im künftigen Seezollhafen länger als 45 Tage verbleiben, sodass die Verwahrungsfrist des Art. 49 ZK regelmäßig ablaufen würde. Folglich müssen die Waren innerhalb der 45 Tage nach Abgabe der SumA eine zulässige zollrechtliche Bestimmung erhalten. Angesichts der geplanten Wiederausfuhr eines Teils der Waren bietet sich hier das Zolllagerverfahren an, um Einfuhrabgaben zu sparen. Insoweit wird auf die oben gemachten Ausführungen zum Zolllager verwiesen. Die Wiederausfuhr ist im Falle eines zwischengeschalteten Zolllagerverfahrens mittels einer summarischen Ausgangsanmeldung nicht möglich, sondern hat mit einer Ausfuhranmeldung zu erfolgen, vgl. Art. 182 Abs. 3 S. 3 i.V.m. Art. 84 Abs. 1 Buchst. b erster Anstrich ZK. Damit müssen im Seezollhafenprozess abgegeben werden: ESumA, SumA, Zollanmeldung zur Überführung in das Zolllagerver-

fahren und Zollanmeldung zur Wiederausfuhr unter Abmeldung vom Zolllagerverfahren (Verfahrenscode 3171).

FAZIT

Die Auflösung des Freihafens Hamburg wird erhebliche Veränderungen im Prozess der Zollabfertigung mit sich bringen. Unternehmen, die heute ihre Waren über den Freihafen beziehen und nicht im Besitz eines Zolllagers sind, nutzen den Freihafen oft als räumlichen und zeitlichen Puffer für ihre *just in time* Prozesse. Im künftigen Seezollhafen kann nur derjenige auf eine Überführung in ein Zolllagerverfahren oder ein anderes Zollverfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung verzichten, der sich innerhalb von 45 Tagen nach der Abgabe der SumA entscheiden kann, was mit der Ware (zolltechnisch) passieren soll. Ebenso ist zu beachten, dass bislang im Freihafen mögliche Lagerbehandlungen im Seezollhafen nicht mehr möglich sein werden, soweit die Waren nicht in ein Verfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung überführt werden. Einher gehen mit der Auflösung des Freihafens und Eröffnung des Seezollhafens auch die geänderten Melde- bzw. Mitteilungserfordernisse der Unternehmen gegenüber der Zollverwaltung. Damit wird deutlich, dass alle Unternehmen, die bislang im und/oder über den Freihafen agierten und künftig über den Seezollhafen Geschäfte abwickeln wollen, sich rechtzeitig um ihre neuen Logistik- und Geschäftsprozesse zu kümmern haben.

Quellen

- Manfred Lojeburg, Anforderungen an Freizonen, S. 27 ff. (27) in: EFA (Hrsg.), 5 Jahre Binnenmarkt – Eine Zwischenbilanz, Köln 1999.
- Vgl. zum fehlenden wirtschaftlichen Bedürfnis zur Aufrechterhaltung des Freihafens Hamburg bei steigenden Formalitäten, BT-Drs. 17/3353, Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Freihafens Hamburg, Begründung zu § 1 des Gesetzentwurfs. Dem Entwurf hat der Finanzausschuss zugestimmt, BT-Drs. 17/3682, worauf der Bundestag den Gesetzentwurf unverändert angenommen hat, BT-Drs. 761/10.
- Die Bezeichnung Freihafen ist historisch bedingt und wird im Beitrag synonym für den zollrechtlichen Begriff der Freizone des Kontrolltyps I verwendet.

- Informationsschrift der OFD Hamburg "Das Zollrecht in der Freizone Hamburg - Entwicklung und Ausblick", Juli 2007. Außerdem: Erlass des BMF vom 06.12.2010 - III B 1 - Z0612/10/10001, Dok.-Nr. 2010/0954169, Wasserstraßen als Zollstraßen, etc.; abgedruckt unter VSF-Kennung Z 06 12.
- DV Z 06 01, Erfassung des Warenverkehrs - Allgemeines - Dienstvorschrift zu dem Titel III des Zollkodex (ZK), Fassung vom 20.12.2010, Abs. 316, 401.
- Vorl. DV Z 23 02, Freizonen, Fassung vom 01.09.2003
- Witte, in: Witte, Zollkodex 5. Auflage, Art. 73 Rz. 1, Art. 169 Rz. 2.
- Vgl. zum Nachweis des Gemeinschaftscharakters ATLAS-Verfahrensweisung, Version 6.0, Stand Febr. 2012, Kapitel 4.9.2.2.1 Abs. 1 (gleichlautend mit Version 5.0, Stand Febr. 2011, Kapitel 4.9.3.5.1).
- Vgl. ATLAS-Verfahrensweisung, Version 6.0., Stand Febr. 2012, zum Abbruch des Ausfuhrvorgangs Kapitel 4.9.2.1.7 Abs. 1, 3; (gleichlautend mit Version 5.0, Stand Febr. 2011, Kapitel 4.9.3.3.7 Abs. 1, 3); zur Ungültigerklärung nach Überlassung Kapitel 4.9.1.3.5 Abs. 1 (gleichlautend mit Version 5.0, Stand Febr. 2011, Kapitel 4.9.2.2.5 Abs. 1).
- Beachte die Ausnahmen für Warenbestände im Überleitungskonzept des HZA Hamburg-Hafen, in: Präsentation des HZA Hamburg-Hafen, Zukunft Seezollhafen: Konzept zur Überleitung der Warenbestände aus dem Freihafen in den Seezollhafen zum 31.12.2012, Stand Februar 2012.
- Präsentation des HZA Hamburg-Hafen, Zukunft Seezollhafen: Konzept zur Überleitung der Warenbestände aus dem Freihafen in den Seezollhafen zum 31.12.2012, Stand Februar 2012.
- Vgl. zu den Verfahrenscodes Anhang 6 im Merkblatt zu Zollanmeldungen, summarischen Anmeldungen und Wiederausfuhrmitteldungen (Erlass des BMF vom 8. Dezember 2011 - III B 1 - Z 3455/11/10002 DOK 2011/099583; veröffentlicht in E-VSF-N 01 2012 Nr. 1 mit Wirkung vom 1. Januar 2012).