

Unternehmerinitiative Wirtschaftsraum DCH

www.unternehmerinitiative.org

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2008 PRÄSIDENTIALADRESSE

Sehr geehrte Damen und Herren, geschätzte Anwesende

Im Jahresbericht 2007 der Unternehmerinitiative ist schon manches angeklungen, was auch in Zukunft die Ausrichtung unserer Aktivitäten prägen wird.

Stets die Steigerung der Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft unserer binationalen Wirtschaftsregion im internationalen Wettbewerb vor Augen, bleiben unsere ständigen Forderungen bestehen, die da vordringlich sind:

- Realisierung und Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur im ganzen Wirtschaftsraum auf Strasse, Schiene und im Luftverkehr zur Sicherstellung der nationalen und internationalen Erreichbarkeit, sowie
- ganz allgemein die stetige Verbesserung der Rahmenbedingungen im ganzen Raum, Ausbau der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, Abbau von Behinderungen des Güterverkehrs an der Grenze und höhere Effizienz der Grenzabfertigung.

Diese verschiedenen Themenbereiche werden von den Gebietskörperschaften teilweise differenziert gewichtet und treffen mitunter nicht immer auf ungeteilte Zustimmung.

Es gibt da jedoch ein Thema, welches zurzeit kaum Beachtung findet, für den gemeinsamen Wirtschaftsraum jedoch einschneidende Auswirkungen zeitigen wird, wenn es nach den Vorstellungen seiner Initianten um- und durchgesetzt wird.

Da es in diesem Fall beidseits des Rheins nur Verlierer geben wird, gibt es für einmal weder aus Sicht der regionalen Politik, noch aus jener der Wirtschaft einen triftigen Grund, gegen- und nicht miteinander zu arbeiten.

Schweiz:

Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich
Tel: 0041 43 299 66 28 • Fax: 0041 43 299 66 22
E-Mail: office-ch@unternehmerinitiative.org

Bankverbindungen:

UBS AG, 8098 Zürich
PC 80-2-2, Konto 835609.40V
IBAN CH16 0027 8278 8356 0940 V

Deutschland:

c/o Gleixner & Maier, Bismarckstrasse 6, Postfach 16 17, 79761 Waldshut-Tiengen
Tel: 0049 77 51 83 73 70 • Fax: 0049 77 51 83 73 31
E-Mail: office-de@unternehmerinitiative.org

Sparkasse Hochrhein, 79761 Waldshut-Tiengen
BLZ 684 522 90, Konto 77012052
IBAN DE87 6845 2290 0077 0120 52

Worum geht's

Wir möchten Ihnen heute die denkbaren Folgen der sog. „24h-Regelung“ auf unseren Wirtschaftsraum schildern, welche im Rahmen der Umsetzung der neuen EU-Zollsicherheitsvorschriften ab Mitte 2009 auch für den regionalen Grenzverkehr gelten soll.

Wie Sie vielleicht wissen, hat nebst den USA nunmehr auch die EU ihre Sicherheitsbestimmungen im Zollbereich bzw. im grenzüberschreitenden Güterverkehr revidiert. Danach sind per 1. Juli 2009 bei Gütertransporten in den EU-Binnenmarkt Voranmeldungen vorgesehen, die von einer Stunde (Strassenverkehr, sofern die Daten elektronisch vorhanden sind) bis 24 Stunden (Seeverkehr) reichen.

Die EU sieht ihre Sicherheitsmassnahmen als einen zusätzlichen „Schutzraum“ um ihren Binnenmarkt. Alle Güter, welche von aussen (Drittstaaten) in die EU eingeführt oder aus der EU nach Drittstaaten ausgeführt werden, müssen zukünftig im Voraus mit bestimmten Daten gemeldet werden, damit ein Sicherheitscheck (sog. „Risiko-Analyse“) durchgeführt werden kann.

Weil die Schweiz seitens der EU in dieser Frage als „Drittland“ betrachtet wird, werden Warenlieferungen in, aus und durch die Schweiz von diesen Neuerungen ebenfalls erfasst werden. Jeder LKW also, welcher beispielsweise Güter aus der Schweiz in die EU verbringt, wäre demnach verpflichtet, seine Lieferung eine Stunde vorab beim betreffenden Grenzübergang elektronisch zu melden.

Auswirkungen auf die Abläufe in der Grenzregion

Die Voranmeldepflicht für grenzüberschreitende Warenlieferungen ist die tiefgreifendste Neuerung. Selbst bei Vorliegen der elektronischen Daten beträgt die Voranmeldefrist für LKW-Transporte eine Stunde, für den Bahn- und Binnenschiffverkehr zwei Stunden, andernfalls beträgt sie mindestens vier Stunden.

Die EU-Kommission hat mitgeteilt, dass die Vorausanmeldung mit dem europäischen Transitsystem NCTS, an dem die Schweiz angeschlossen ist, durchgeführt werden kann. Was diese Voranmeldeverpflichtung dennoch für die Import-, Export und Transitgüterbewegungen zwischen der EU und der Schweiz bedeutet, sei anhand folgender Zahlen dargestellt (**Folie**):

Auswirkungen der Variante „0“						
	Auswirkungen	Strasse	Bahn	Flug	Rhein	
Importe	1	1'700'000	5'000	0	500	1'705'500
EU-CH	2	2'353'000	263'000	1'152'000*	16'500	3'784'500
Exporte	1	2'011'000	0	0	500	2'011'500
CH-EU	2	1'298'000	109'000	0	27'500	1'434'500
Transite	1	854'000	0	0	0	854'000
EU-EU	2	0	6'644'000	0	0	6'644'000
		4'565'000	5'000	0	1'000	
		3'651'000	7'016'000	1'152'000	44'000	
	1	zusätzliche Angaben gem. Anhang 30 A DVO				4'571'000
	2	zusätzliche EDV-Erfassung (NCTS oder anderes System)				11'863'000
	*	Güter stammen mehrheitlich von ausserhalb der EU				

Quelle: EFD/EZV

Am Beispiel der grenzüberschreitenden Strassentransporte EU-CH und CH-EU aufgezeigt hiesse dies konkret:

- 4,6 Mio. bestehende EDV-Meldungen wären zu ergänzen; Dauer ca. 1-2 Min pro Meldung.
- 3,7 Mio. Meldungen wären durch die EDV neu zu erfassen; Dauer ca. 4-5 Min pro Meldung.
- Der alleine durch diese Meldungen provozierte, direkte Administrativaufwand würde rund 30 Mio. Minuten bzw. 500.000 Arbeitsstunden betragen, im Endeffekt also wohl mehr als 300 Vollzeitstellen binden.
- Darin nicht berücksichtigt sind alle anderen damit zusammenhängenden Transaktionskosten.

Das Beispiel zeigt eindrücklich, dass selbst eine Voranmeldefrist „Null“ mit zusätzlichen Verzögerungen und Kosten bei den bisherigen Verzollungsabläufen verbunden wäre.

Die Erwartung seitens der EU, Verzollungen physisch von der Grenze wegzubringen und vorab elektronisch zu erledigen, ist in dieser Art in unserem Wirtschaftsraum ebenfalls kaum umsetzbar. Derzeit bestehen noch viele einfache, papiergestützte und zum Teil individuelle Zollverfahren (z.B. vereinfachte Verfahren) zwischen den Zollbehörden und den Unternehmen, die diese geforderten Voraussetzungen nicht erfüllen.

Ebenfalls wird die Infrastruktur, welche die neuen Abläufe benötigen, nur an den grossen Grenzübergängen angeboten werden. Alleine deswegen würde sich die bereits heute unzumutbare Stausituation vor diesen Übergängen noch verschärfen.

Darüber hinaus würde es zu Umwegeverkehr bei den LKW-Transporten kommen, was die Situation abermals verschärfen würde. Insgesamt würden die Staus nicht nur auf deutscher Seite, sondern wohl in gleicher Weise auch auf der Schweizerseite zunehmen.

Fazit

Ob sich die Lage ab dem 1. Juli 2009 an den Grenzen in dieser Form darstellen wird, ist und bleibt zum derzeitigen Zeitpunkt reine Spekulation.

Fakt ist, falls die neuen EU-Zollsicherheitsbestimmungen 1:1 auf die Schweiz Anwendung finden, werden der intensive grenzüberschreitende Warenverkehr zwischen der Schweiz und ihren Nachbarländern im Allgemeinen und die grenzüberschreitenden Abläufe in unserem Wirtschaftsraum im Speziellen in irgend einer Art und Weise beeinträchtigt werden. Demzufolge droht das EU-Regelwerk ganz objektiv, die zwischenzeitlich erreichten, guten und schlanken Prozessabläufe zwischen den Unternehmen bzw. innerhalb der Konzerne in unserer Region und über die Grenze hinweg zu erschweren.

Die gute Nachricht ist: Der EU-Zollkodex sieht abweichende Regelungen von diesen strikten Vorgaben vor. Insofern sollte eine Lösung zwischen der Schweiz und der EU möglich sein, sind die schweizerischen Sicherheitsmassnahmen doch mit jenen der EU vergleichbar. Entsprechende Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU sind derzeit im Gange.

Unsere Forderung

Dessen ungeachtet ist unsere Forderung eindeutig und unmissverständlich: Es darf zu keiner Beeinträchtigung der heute bestehenden, in jahrelanger Praxis bewährten Verzollungsabläufe kommen. Jedes andere Ergebnis würde der schweizerischen, aber gleichermassen auch der europäischen Wirtschaft schaden, wobei die Wirtschaft in unserer Region auf Grund ihrer engen grenzüberschreitenden Verflochtenheit ganz besonders betroffen wäre.

Was diesen Punkt betrifft, besteht seitens der Schweiz und ihrer Nachbarstaaten, die diesen Sachverhalt durchaus ähnlich einschätzen, noch viel Aufklärungsbedarf und politische Überzeugungsarbeit. Hierfür dient nicht zuletzt auch das von zwei Bundesstellen in Bern erarbeitete Factsheet, welches Sie in Ihren Unterlagen finden.

Wir sind überzeugt, dass unsere Auffassung die volle Unterstützung der regionalen Deutschen und Schweizer Politiker findet.