



Bundesministerium
der Finanzen



Freiheit
Einheit
Demokratie

Hartmut Koschyk
Parlamentarischer Staatssekretär

POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Finanzen, 11016 Berlin

Mitglied des Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Carsten Sieling
Platz der Republik
11011 Berlin

HAUSANSCHRIFT Wilhelmstraße 97, 10117 Berlin

TEL +49 (0) 30 18 682-42 45

FAX +49 (0) 30 18 682-44 04

E-MAIL Hartmut.Koschyk@bmf.bund.de

DATUM 29. November 2010

BETREFF **Ihre schriftlichen Fragen Nrn. 258 und 259 für den Monat November 2010**

GZ **III B 1 - Z 2302/08/10001**

DOK **2010/0941051**

(bei Antwort bitte GZ und DOK angeben)

Sehr geehrter Herr Kollege,

Ihre Fragen,

1. „Welche Gründe sprechen für und gegen die Errichtung einer Freizone des Kontrolltyps I für den Container-Tiefwasserhafen JadeWeserPort Wilhelmshaven?“
2. „Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen eines solchen Status für die Akquisition von Ladungsaufkommen, insbesondere aus Ländern mit Freihäfen (z.B. China)?“,

beantworte ich wie folgt:

1. Eine Freizone des Kontrolltyps I bietet den Vorteil, dass Nichtgemeinschaftswaren, die unmittelbar aus einem Drittland eingeführt werden, zeitlich unbegrenzt gelagert werden können, ohne dass Einfuhrabgaben erhoben oder handelspolitische Maßnahmen angewendet werden. Allerdings sind aufgrund der Zollsicherheitsinitiative der EU seit dem 1. Juli 2009 bzw. ab 1. Januar 2011 vergleichbare Zollförmlichkeiten zu erledigen wie in jedem anderen Seehafen, der keinen Freizonenstatus hat.

Darüber hinaus bringt eine Freizone des Kontrolltyps I aufgrund ihrer Natur auch Belastungen für Wirtschaft und Verwaltung mit sich.

Seite 2

Eine Freizone des Kontrolltyps I muss 365 Tage im Jahr rund um die Uhr durch Beschäftigte der Zollverwaltung überwacht werden. Dies bedeutet zunächst die Errichtung eines durchgehenden massiven Metallzauns, der das gesamte Freizonengelände umspannt. Der Zaun wiederum muss durch die Zollverwaltung - Kontrolleinheit grenznaher Raum - ständig überwacht werden, um zu verhindern, dass Waren aus der Freizone ohne zollamtliche Behandlung entfernt werden. Weiterhin benötigt die Freizone des Kontrolltyps I mindestens einen Freizonenübergang für die Ein- und Ausfuhr der Waren. Dieser Freizonenübergang muss ebenfalls zollamtlich überwacht werden. Dies geschieht durch Errichtung eines Grenzzollamtes. Darüber hinaus ist der Hafentreiber auch weniger flexibel, weil Neu- und Umbauten in der Freizone des Kontrolltyps I nur mit Zustimmung der Zollverwaltung möglich sind.

Demgegenüber bietet ein Zolllager die gleichen Vorteile wie eine Freizone des Kontrolltyps I (unbegrenzte Lagerung, weder Einfuhrabgaben noch handelspolitische Maßnahmen), wobei den Wirtschaftsbeteiligten auf Antrag Vereinfachungen bewilligt werden können, die zum beiderseitigen Nutzen im Ergebnis häufig keine Mitwirkung von Zollbediensteten mehr erfordern.

2. Aufgrund der zum 1. Januar 2011 anstehenden Rechtsänderungen und der Möglichkeit, anstelle einer Freizone des Kontrolltyps I ein de facto die gleichen Möglichkeiten bietendes Zolllager zu nutzen, geht die Bundesregierung davon aus, dass der Freihafenstatus keine greifbaren Auswirkungen auf die Akquisition von Ladungsaufkommen hat. Dafür spricht insbesondere, dass auf Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg sogar der Freihafen Hamburg zum 1. Januar 2013 aufgehoben werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

