



The Federation of European Private Port Companies and Terminals

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
20(15)165-D

Stellungnahme

öffentl. Anhörung am 08.05.2023



The President

**Deutscher Bundestag
Sekretariat PA 15 – Verkehrsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin**

Brussels, 4.5.2023

Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 8. Mai 2023

hier: schriftliche Vorabstimmung zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion (Drs. 20/5218 vom 17.1.2023)

Zum vorgenannten Antrag wird wie folgt Stellung genommen:

Vorbemerkung

FEPORT ist die Vereinigung auf europäischer Ebene von Hafenunternehmen und Terminals (**F**ederation of **E**uropean **P**rivate **P**ort Companies and **T**erminals). Mitgliedsunternehmen sind Verbände der EU-Mitgliedstaaten (z.B. ZDS) und Einzelunternehmen (in Deutschland u.a. BLG, HHLA, EUROGATE). Insgesamt repräsentiert FEPORT in der EU über 1000 Terminalunternehmen mit über 500.000 Beschäftigten.

Dies vorausgeschickt wird vorab zum Beratungsgegenstand wie folgt Stellung genommen:

Allgemeine Anmerkungen

1.

FEPORIT begrüsst alle Initiativen in der EU wie in den Mitgliedstaaten, die der Stärkung der Häfen, der Beschäftigung und den Arbeitsplätzen in den Häfen sowie der Industrie in den Mitgliedstaaten der EU und damit der EU insgesamt dienen und auf einheitliche Wettbewerbsregeln abzielen ("level playing field"). Häfen sind Schnittstellen in der internationalen Logistik. Sie sind Teil der europäischen Infrastruktur und notwendiger Bestandteil der europäischen Industrie sowie Versorgungsinfrastruktur. Deutschland ist innerhalb der EU eine der grössten und wichtigsten Volkswirtschaften. Vor diesem Hintergrund kommt der Initiative (Drs. 20/5218) besondere Bedeutung zu.

2.

Folgende Grundsatzanmerkungen zur Drs. 20/5218 sind aus (europäischer) FEPORIT-Sicht anzumerken:

- 1996 hat die Europäische Union (EU) eine grundlegende Neuausrichtung der maritimen Politik vorgenommen. Die vorrangige Förderung der Reeder/Schifffahrt wurde ebenso beschlossen wie die Abschaffung/Rückführung der sog. Werftenhilfe ("Maritime Guidelines 1996").
- Die Förderung der Reeder (-Unternehmen) steht seitdem im Fokus der maritimen/nationalen und der EU-Politik. Stichworte sind dazu u.a.: Tonnage Tax, General Block Exemption Regulation/GBER (Gruppenfreistellungsverordnung = vereinfachte kartellrechtliche Genehmigung von Reeder-Allianzen). Auf Basis dieser kartellrechtlichen Privilegierung beherrschen z.B. 3 Reederallianzen derzeit u.a. ca. 90% aller Containerverkehr Europa-Asien.
- Die grundlegende Neuausrichtung der EU-Politik hat auch dazu geführt, dass in einigen EU-Mitgliedstaaten und auch in Deutschland Belange der Häfen vernachlässigt wurden.
- Zugleich erhöhte sich spätestens seit 2008 massiv der Druck auf die sog. Hafenbeteiligten (Port Authorities, öffentliche Körperschaften, Terminalbetreiber, Hinterlandinfrastruktur) aufgrund eingetretener Schiffgrößenentwicklung, die öffentliche Infrastruktur in den Häfen zumeist auf Kosten der Steuerzahler auszubauen. Ebenso müssen Terminalbetriebe in entsprechende Infrastruktur investieren.
- Ökonomisch hat diese Politik u.a. (auch begünstigt durch sog. Corona-Effekte) zur Folge, dass einzelne Reeder in den letzten Jahren nach Steuern insgesamt höhere Gewinne erzielen konnten als z.B. die gesamte europäische Automobilindustrie zusammen.

3.

Beginnend ab 1996 haben mehrere EU-Mitgliedstaaten mit Zustimmung der EU-Kommission (GD Wettbewerb) eine Ausweitung der Tonnage Steuer (nur) auf reedereigene Terminals vorgenommen. Diese steuerrechtliche Privilegierung reedereigener Terminals verzerrt massiv den Wettbewerb innerhalb von Häfen der EU sowie zwischen den Häfen in der EU und wurde erst durch eine Studie der OECD/ITF in 2019 aufgedeckt (ITF 2019 - Project on Maritime Subsidies 25/26 March 2019). Spätestens seit Abschluss des sog. OECD-Mindeststeuerabkommen von 2021 verstossen diese Privilegierungen in den entsprechenden EU-Mitgliedstaaten auch gegen internationales und von der EU mit beschlossenen Rechts.

FEPOR hat in einem Musterprozess (sog. Fall Griechenland) die EU-Kommission Anfang 2023 vor dem zuständigen Europäischen Gericht verklagt, diese rechtswidrige Praxis zu unterbinden, nachdem die zuständige Generaldirektion Wettbewerb alle zuvor ergriffenen konstruktiven Initiativen zur Herstellung eines "level playing field" in der EU unterlaufen bzw. abgelehnt hat.

Einzelanmerkungen

Im Einzelnen wird zu den in der Drs. 20/5218 dargelegten Punkten wie folgt Stellung genommen, soweit diese einen EU-Bezug haben. Zu rein nationalen Gesichtspunkten/Aspekten kann FEPOR nicht Stellung nehmen.

Zu 1. und 2.:

In vielen EU-Mitgliedstaaten werden nationale Hafenstrategien verfolgt. Gerade sog. kleinere EU-Mitgliedstaaten wie z.B. die Niederlande und Belgien wenden absolut und relativ (im Verhältnis zum Steueraufkommen) wesentlich höhere öffentliche Mittel für den Unterhalt und den Ausbau der öffentlichen (Hafen-) Infrastruktur auf als z.B. die öffentliche Hand in den deutschen Überseehäfen. In den vorgenannten Staaten findet zumeist eine Bündelung entsprechender Aktivitäten auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene statt. In Deutschland ist dagegen eine "Fragmentierung" entsprechender Aktivitäten der öffentlichen Hand festzustellen.

Zu 3.,4.,5. :

Initiativen zur Beschleunigung des Infrastrukturausbaus in den EU-Mitgliedstaaten werden grundsätzlich begrüsst. In Konkurrenzregionen zu EU-Häfen (z.B. Nordafrika sowie England nach dem Brexit) können und werden Infrastrukturinvestitionen meist wesentlich schneller realisiert (Beispiel: Tanger Med/Marokko).

Überregionale Infrastrukturen sind zudem Teil der transeuropäischen Netze (TEN-T). Ein Ausbau und eine Verknüpfung von TEN-T-Projekten nach der "Geschwindigkeit des Langsamsten" in der EU wird den ökonomischen Herausforderungen der EU im internationalen Wettbewerb nicht gerecht. FEPORT fordert seit langem u.a. eine EU-einheitliche Anwendung europäischer Vorgaben für (nationale) Genehmigungen (u.a. FFH-Richtlinie, Natura 2000).

Eine Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben sollte nicht nur für Projekte im Zusammenhang von "Fit for 55" (Transformation der EU-Energiepolitik) gelten sondern generell für alle Infrastrukturvorhaben in der EU und den EU-Mitgliedstaaten vorgenommen werden.

Zu 6. – 10.:

Diese Themen betreffen rein nationale Aspekte. Generell wird darauf verwiesen, dass von FEPORT grundsätzlich alle nationale Initiativen unterstützt werden, die der Stärkung der Häfen in der EU zu dienen bestimmt sind.

Zu 11.:

Der EU-Zollkodex von 1996 ermöglicht das sog. Verrechnungsmodell. In fast allen EU-Mitgliedstaaten ist diese Option, die Häfen/Terminalbetreiber/Importeure von der sog. Zollschuld entlasten, durch entsprechende nationale Gesetzgebung realisiert. Warum dies Deutschland als wirtschaftlich grösster EU-Mitgliedstaat (noch) nicht umgesetzt hat, entzieht sich der Kenntnis von FEPORT und ist eine nationale Angelegenheit.

Zu 12.:

Dies ist ebenfalls eine nationale Angelegenheit, zu der sich FEPORT nicht äussern kann.

Zu 13.:

Siehe Allgemeine Anmerkungen Ziff. 3. Ergänzend ist anzumerken, dass FEPORT es sehr begrüssen würde, wenn Deutschland auch politisch über die entsprechenden EU-Institutionen einen aktiven Beitrag leisten würde, die rechtswidrige Praxis der Steuerprivilegierung reedereigener Terminals zu unterbinden.

Zu 14., 15., 16.:

Entsprechende Initiativen werden begrüsst sofern EU-weit einheitliche Definitionen zur sog. kritischen Infrastruktur erfolgen ohne diskriminierende Wirkung für Handelspartner.

Gunther Bonz
President