

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

27. Januar 2014
Hei/Ra II-1810

**Statement des ZDS
zur wirtschaftlichen Bedeutung des
Erhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer**

**Diskussionsveranstaltung
der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
der Freien und Hansestadt Hamburg
in der Landesvertretung beim Bund in Berlin
am 30.01.2014**

1. Der ZDS ist der Bundesverband der am Güterumschlag in den deutschen Seehäfen beteiligten Betriebe.

Wir nehmen die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen dieser Unternehmen auf nationaler und EU-Ebene wahr.

2. Die deutschen Seehäfen stehen im Wettbewerb mit ausländischen Häfen um das gemeinsame Hinterlandverkehrsaufkommen.

Der Seetransport eines Containers z.B. aus China für einen Empfänger in München kann über einen deutschen oder einen ausländischen Seehafen abgewickelt werden. Dabei stehen dem Importeur vor allem Häfen der Hamburg-Antwerpen-Range zur Verfügung, aber auch Häfen am Mittelmeer. Bei der Abwicklung der deutschen seewärtigen Einfuhren stehen unsere Seehäfen daher im starken Wettbewerb mit ausländischen Konkurrenzhäfen.

3. Insgesamt wurden 2012 164 Mio. t deutscher Außenhandelsgüter im Wert von 188 Mrd. € seewärtig eingeführt, davon etwa 80 Mio. t im Wert von ca. 95 Mrd. € über deutsche Seehäfen. Der übrige Anteil wurde über ausländische Häfen eingeführt, darunter vor allem über die niederländischen Seehäfen.

Bei einem Gesamtumschlag der deutschen Seehäfen 2012 von rund 300 Mio. t (Seeverkehrsstatistik) geht es also um einen Mengenanteil von gut 25%, der dem bisherigen Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer unterliegt.

Oder anders gesagt: Die Menge von 80 Mio. t deutscher Einfuhrgüter in 2012, die über unsere Seehäfen importiert wurde, könnte bei einem erleichterten Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer deutlich höher sein.

4. Nach der 6. EU-Umsatzsteuer-Richtlinie vom 17.05.1977 können Mitgliedstaaten Erleichterungen bei der Einfuhrumsatzsteuer dahingehend gewähren, dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu erichten ist, sondern im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet werden kann (Art. 23). Hiervon machen z.B. die Niederlande Gebrauch, während diese Erleichterungen in Deutschland nicht gewährt werden.

So braucht im Rotterdamer Hafen nach der Zoll- und Einfuhranmeldung keine Einfuhrumsatzsteuer entrichtet zu werden. Dagegen ist bei der Einfuhr über den Hamburger Hafen eine 19 prozentige Umsatzsteuer zu zahlen. Zwar können diese Mittel beim Finanzamt zurückgefordert werden, Unternehmen erleiden aber im Ergebnis einen Liquiditätsnachteil, da dieser Vorgang in der Regel mehrere Monate in Anspruch nimmt.

Dies führt dazu, dass ein Importeur, der seine Waren über einen deutschen Seehafen einführt, um sie in Deutschland in den Verkehr zu bringen, Einfuhrumsatzsteuer zu entrichten hat. Führt dagegen der gleiche Importeur seine Waren über einen niederländischen Hafen nach Deutschland ein, so geht die zu entrichtende Einfuhrumsatzsteuer lediglich in die Umsatzsteuer-Voranmeldung ein und kann sofort als Vorsteuer abgezogen werden. Ein Liquiditätsabfluss findet nicht statt.

Hintergrund ist, dass sich unmittelbar nach der Zollabfertigung in den Niederlanden eine innergemeinschaftliche Lieferung nach Deutschland anschließt und diese Lieferung im Abgangsland Niederlande steuerfrei ist. Im Bestimmungsland Deutschland muss der Importeur dann die Einfuhrumsatzsteuer lediglich im Rahmen der Umsatzsteuer-Voranmeldung anmelden.

Die unterschiedliche Umsetzung der 6. EU-Umsatzsteuer-Richtlinie führt zu erheblichen Nachteilen für die deutschen Seehäfen bei der Einfuhr deutscher Außenhandelsgüter.

5. Wir setzen uns seit vielen Jahren dafür ein, diese Harmonisierungsdefizite zu beseitigen.

Zuletzt wurde auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz 2013 in Kiel vereinbart, im Sinne des fairen Wettbewerbs zwischen den Häfen auch im Zollrecht auf eine einheitliche Anwendung der Vorgaben zu drängen.

6. In der EU sind die Rechtsgebiete europaweit harmonisiert. Dabei handelt es sich in der Fiskal- und Abgabenpolitik jedoch nicht um eine Punktharmonisierung, sondern um eine Harmonisierung über Mindestregelungen und Erleichterungen, wobei die Mitgliedstaaten von diesen Möglichkeiten Gebrauch machen können oder auch nicht.

Diese nationalen Harmonisierungsspielräume müssen genutzt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Stimmt Deutschland im Ministerrat derartigen Regelungen zu, ohne national hiervon Gebrauch zu machen, sind hausgemachte Wettbewerbsnachteile vorprogrammiert.

Beim Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer ist dies seit vielen Jahren der Fall. Hier bestehen gravierende Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Seehäfen.

Obwohl das Zollrecht zu einem der ersten Rechtsgebiete gehört, das europaweit harmonisiert wurde, wird von den Erleichterungsmöglichkeiten in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich Gebrauch gemacht.

Auch in Deutschland müssen die Erleichterungen bei der Einfuhrumsatzsteuer gemäß Art. 23 der 6. EU-Umsatzsteuer-Richtlinie daher Anwendung finden.

Es besteht erheblicher nationaler Handlungsbedarf, um die seit Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen in diesem Bereich zu beseitigen.

Nach dem Koalitionsvertrag soll die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen gestärkt werden. Deutschland muss daher von dem nationalen Harmonisierungsspielraum der EU-Umsatzsteuer-Richtlinie zügig Gebrauch machen.