

Positionspapier

**Faire Wettbewerbsbedingungen
im internationalen Vergleich**

September 2005



Klingelhöferstr. 7
10785 Berlin
Tel. 030 / 26 39 54-0
Fax. 030 / 26 39 54-22

www.verkehrsforum.de
info@verkehrsforum.de

Deutsches Verkehrsforum

Unser Auftrag

„Mobilität für Deutschland“ – durch ein leistungsfähiges, kundenorientiertes und umweltfreundliches integriertes Verkehrssystem

Unser Selbstverständnis

Wir vertreten die gemeinsamen Interessen der Verkehrswirtschaft in Deutschland gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft.

Wir setzen uns für die Förderung der Mobilität und für die Verbesserung der Rahmenbedingungen ein – wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung.

Wir schaffen das „Schaufenster der deutschen Verkehrswirtschaft“ zur Exportförderung ihrer Produkte und Dienstleistungen und unterstützen so ihre weltweit führende Position.

Unsere Ziele

- Allgemeine Anerkennung der zentralen Bedeutung der Mobilität und der Verkehrswirtschaft
- Leistungs- und entwicklungsfähige Verkehrsinfrastruktur
- Intelligent vernetzte Verkehrssysteme mit voller Nutzung der Synergie-Potenziale und spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger
- Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international
- Kundenorientierte integrierte Mobilitätslösungen

Unsere Aktivitäten

Wir bieten die richtige Plattform, damit Kunden, Verkehrsträger, Wirtschaft, Politik und Wissenschaft die Kernfragen des Verkehrs zielführend diskutieren.

Wir fördern die Meinungsbildung zu aktuellen Verkehrsproblemen durch Veranstaltungen, Stellungnahmen, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Wir kooperieren mit politischen Entscheidern und Dachverbänden für Schiene, Straße, Luftverkehr sowie See- und Binnenschifffahrt – national und international.

Einleitung

Deutsche Unternehmen verschreiben sich auf ihrem Heimatmarkt Europa und darüber hinaus dem Leistungsprinzip; sie stellen sich mit ihren Produkten und Dienstleistungen uneingeschränkt dem freien und fairen Wettbewerb.

Die deutsche Verkehrswirtschaft hat im internationalen Vergleich eine herausragende Leistungsfähigkeit und eine hohe innovative Dynamik. Sie ist eine sehr starke Branche mit überzeugenden Wachstumsraten und erheblichen Zukunftspotenzialen. Die Voraussetzungen für diese Qualität gilt es zu erhalten und zu stärken.

Hierzu sind international harmonisierte Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer unabdingbar. Marktzugang, fiskalische Belastung und ordnungspolitische Auflagen sind nur einige der Felder, in denen ungleiche Ausgangsbedingungen zu Wettbewerbsverzerrungen führen – mit erheblichem wirtschaftlichen Schaden für die benachteiligten Unternehmen und Volkswirtschaften.

Auch eine angemessene nachfragegerechte Verkehrsinfrastruktur ist als ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor zu werten; sie ist eine unabdingbare Voraussetzung für fairen und freien internationalen Wettbewerb.

Fakten

- ⊕ Die EU-Richtlinie zur einheitlichen Qualifizierung von Fahrzeugführern schafft gleiche Wettbewerbsbedingungen und beseitigt das West-Ost-Gefälle bei der Ausbildung;
- ⊕ Trotz Wettbewerbsnachteilen bleiben die deutschen Häfen Jobmaschinen; jährlich werden hier 1.500 neue Arbeitsplätze geschaffen;
- ⊕ Bei der Öffnung des Netzzugangs im Schienenverkehr liegt Deutschland mit an der Spitze in Europa;
- ⊖ Die EU-Mindeststeuersätze für Dieselkraftstoff werden in Deutschland um 45% überschritten, die Unternehmen entsprechend stärker belastet;
- ⊖ Die Jahresbelastung eines deutschen 40-t-Lkw durch Mineralöl- und Kfz-Steuer beträgt (bei einer Fahrleistung von 135 tkm) 23.100 Euro, die französischen Konkurrenten werden mit 17.900 Euro belastet, die niederländischen Lkw zahlen 17.200 Euro und die polnischen Fahrzeuge 12.700 Euro;
- ⊖ Die Kontrolldichte und abschreckende Ahndung bei Verstößen gegen Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr klaffen in der EU weit auseinander; Deutschland übererfüllt sein Soll bei der Kontrolldichte, während andere EU-Staaten die diesbezügliche gemeinschaftsrechtliche Vorgabe nicht erfüllen; dem deutschen Güterverkehrsgewerbe entstehen dadurch erhebliche Wettbewerbsnachteile;
- ⊖ Die Mineralölsteuer beim Hafenumschlag ist in Deutschland 20mal höher als in den Niederlanden und Belgien, wo die EU-Mindestsätze von 2,1 Cent pro Liter gelten; dadurch ergibt sich für die deutschen Häfen eine Mehrbelastung von jährlich 15 Mio. Euro gegenüber den sg. Westhäfen;
- ⊖ Der öffentliche Verkehr in Deutschland – darunter auch Schienenverkehrsunternehmen – ist durch Maßnahmen in Klimaschutz und Energie-

- politik gegenüber seinen (teilweise befreiten) Pendanten in anderen europäischen Staaten mit rund 750 Mio. Euro jährlich deutlich mehr belastet;
- ⊖ Unterschiede bestehen in der Anlastung der Sicherheitskosten nach dem 11. September 2001: in den USA werden weite Teile dieser Kosten vom Ressort Homeland Security übernommen, in Deutschland müssen die Unternehmen die Kosten selbst tragen. Dies gilt für Auflagen im Luftverkehr und im Hafenbereich; auch die Deutsche Bahn wird für die Kosten der Bundespolizei herangezogen;
 - ⊖ Für die Versicherung ihrer Flotte gegen Kriegs- und Terrorrisiken zahlt die Lufthansa aktuell 33 Mio. US-Dollar, als amerikanische Airline müsste sie nur einen Bruchteil (6,3 Mio. US-Dollar) aufbringen;
 - ⊖ Deutsche Häfen tragen einen zusätzlichen Investitionsaufwand aufgrund der neuen Sicherheitserfordernisse aus der sog. Port-Security-Richtlinie in Höhe von rund 50 Mio. Euro, bei den Reedern sind dies ebenso rund 50 Mio. Euro;
 - ⊖ Deutsche Schienenverkehrsunternehmen können Marktpotenziale in anderen EU-Staaten kaum erschließen, da EU-Richtlinien nicht einheitlich umgesetzt werden; dies gilt u.a. für Netzzugang, Trassenvergabe oder Zulassung von Eisenbahnverkehrsunternehmen;
 - ⊖ Nationale Bahnen und ehemalige Staatsfluglinien werden in vielen Mitgliedstaaten noch immer bevorzugt: in Frankreich z. B. genießt die SNCF Priorität beim Netzzugang. Bei der Eröffnung des Flughafens Mailand-Malpensa z.B. hat der italienische Staat den stadtnahen und damit im Wettbewerb attraktiveren Flughafen Mailand-Linate weitgehend für Alitalia reserviert, die internationalen Fluglinien mussten nach dem weit entfernten Flughafen Malpensa umziehen;
 - ⊖ Die französische Staatsbahn SNCF erhielt im Februar 2005 vom Staat Finanzhilfen in Höhe von 800 Millionen Euro zur Sanierung ihrer Frachtochter – mit Zustimmung der Europäischen Kommission;
 - ⊖ Während die Deutsche Lufthansa keine staatlichen Beihilfen erhalten hat, wurden europäische Wettbewerber in den letzten zehn Jahren mit rund 13 Mrd. Euro subventioniert: z.B. Air France mit 3,6 Mrd. Euro oder Alitalia mit 2,9 Mrd. Euro; die USA haben ihre Fluggesellschaften seit dem 11. September 2001 mit rund 18 Mrd. US-Dollar unterstützt.

Herausforderungen

Alle Verkehrsträger sowie die Logistikwirtschaft in Deutschland leiden immer noch unter gravierenden Verzerrungen des europäischen und internationalen Wettbewerbs. Unternehmen in Deutschland sind insbesondere benachteiligt durch

- hohe Steuern und Abgaben in Deutschland, v.a. bei Energiesteuern;
- hohe Lohnnebenkosten in Deutschland;
- Gewährung von Subventionen und fiskalischen Entlastungen für Unternehmen in anderen Staaten;
- mangelnde Liberalisierung und Marktzugangsbarrieren in anderen EU-Staaten;
- uneinheitliche Regelungen bei der Übernahme von Sicherheitskosten durch den Staat.

Forderungen

Um freien und fairen Wettbewerb für deutsche Unternehmen in Europa und weltweit zu garantieren, müssen die in Deutschland durchaus bestehenden Harmonisierungsspielräume zur Entlastung der Verkehrswirtschaft ausgeschöpft werden – vor allem im Bereich der Energiebesteuerung und der Anlastung der Kosten für Sicherheit und Terrorismusabwehr.

Die Bundesregierung ist gefordert, die Interessen der deutschen Verkehrswirtschaft auf europäischer Ebene wirkungsvoll zu vertreten und eine Überregulierung zu verhindern. In diesem Zusammenhang muss EU-Recht richtliniengetreu ohne zusätzliche Regelungen umgesetzt werden, um Nachteile für deutsche Unternehmen zu vermeiden. Die Bundesregierung muss sich nachhaltig dafür einsetzen, dass die EU

- die **Harmonisierung** der Abgabensysteme und Regelwerke konsequenter vorantreibt; insbesondere sind die fiskalischen Belastungsunterschiede zwischen Mitgliedstaaten zu reduzieren;
- einen verlässlichen **Rahmen für fairen und freien Wettbewerb** zwischen Unternehmen – d.h. über Leistungsfähigkeit und Qualitätsmerkmale – schafft;
- offene und versteckte **Subventionen** in den EU-Mitgliedstaaten abbaut und unterbindet, um ein „Level-Playing-Field“ zu erreichen;
- stärkeren **politischen Druck** auf alle Mitgliedstaaten zur einheitlichen Umsetzung von EU-Regelungen ausübt;
- den **Protektionismus** der Mitgliedstaaten und deren staatlichen Einfluss bei ehemaligen Staatsbetrieben **unterbindet**;
- die **Öffnung der Verkehrsmärkte** in Europa durchsetzt, ohne dabei die globale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der EU zu gefährden;
- die **diskriminierungsfreie Öffnung der Schienennetze** auch in allen anderen EU-Mitgliedstaaten schnellstmöglich realisiert;
- die Öffnung der Märkte für die gesamte Wertschöpfungskette im **Luftverkehr** vorantreibt;
- bei der **Liberalisierung** der Märkte konsequent agiert, d.h. sich für den leichten Markteintritt, aber auch für den leichten Marktaustritt einsetzt; ein Markteintritt im Luftverkehr mit geleasten Flugzeugen ist z.B. relativ leicht – ein drohender Konkurs führt aber aufgrund staatlicher Subventionen und Schutzmöglichkeiten i. d. R. nicht zum Marktaustritt;
- einen **fairen Rahmen für die Anlastung der Infrastrukturkosten** setzt; die Kostenanlastung darf nicht zur Verteuerung des Verkehrs führen; bestehende Ungleichbehandlungen sind abzubauen;
- die **Intermodalität vorantreibt** und Systemgrenzen – insbesondere im Schienenverkehr – beseitigt, ohne die Unternehmen in unzumutbarer Weise zu belasten;
- einen **gemeinsamen Markt für Verkehrsmittel** und ihre Komponenten schafft; Zulassungsprozesse und Testverfahren müssen vereinheitlicht, Zulassungen gemeinschaftlich anerkannt und Marktbarrieren abgebaut werden.