

Stellungnahme zum Verordnungsentwurf

Verordnungsentwurf:	Schiffsabfallabgabenverordnung (SchiffsAbgV)
Institution/Verband/Körperschaft:	<i>Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS e.V.)</i>
Datum der Stellungnahme:	27.01.2023
Sonstiges	

Verbunden mit dem Dank für die Möglichkeit, zum vorgelegten Entwurf Stellung nehmen zu können, übermitteln wir Ihnen nachfolgende Anmerkungen:

1 § 3 Höhe der Abgabe

Den in § 3 Abs. 1. Nr. 1 genannten Bemessungsfaktor zur Höhe der Abgabe für die MARPOL V Kategorien A, B, & C sehen wir kritisch. Dies gilt insbesondere für Handelsschiffe.

Diese haben weniger Besatzungsmitglieder als Kreuzfahrtschiffe. Daher ist es auch richtig, hier grundsätzlich eine geringere Gebühr als bei Passagierschiffen anzusetzen, vgl. Anlage 3 Tabellen 1+2. Allerdings halten wir es für unangemessen, dass es bei Handelsschiffen keine Deckelung der zugrunde gelegten BRZ-Zahl gibt. Dieses gilt umso mehr, als dass die Zahl der Besatzungsmitglieder an Bord nicht proportional zur Schiffsgröße steigt. Damit bleibt auch auf großen Schiffen die Anzahl der möglichen Produzenten von Abfällen gemäß der Kategorien A, B & C MARPOL V übersichtlich.

Zudem ist zu bedenken, dass es nicht das Handelsschiff ist, das - unabhängig von seiner Größe - Abfälle der Kategorien A, B & C nach MARPOL V produziert, sondern die Personen an Bord. Daher sollte sich ein solches System eher an der tatsächlichen Besatzungszahl orientieren als an der Schiffsgröße. In jedem Fall sollte es eine Deckelung der zur Bemessungsgrundlage herangezogenen BRZ geben. Denn aufgrund der vergleichbaren Besatzungsgrößen bei großen und kleineren Handelsschiffen gibt es keinen sachlichen Grund, warum die Entsorgung der nahezu gleichen Abfallmengen bei größeren Schiffen teurer sein soll.

2 § 3 Absatz 4 Abgabenreduzierung für ShortSea-Verkehre

Die in § 3 Absatz 4 geregelte Abgabenreduzierung wird von uns ausdrücklich begrüßt. Eine solche Entlastung der Feeder- und ShortSea-Verkehre hatte der VHBS e.V. in früheren Verfahren wiederholt angeregt, um Doppelbelastungen und unangemessene hohe Anlaufkosten für diese Verkehre zu vermeiden. Aus diesem Grund sollte aus unserer Sicht die genannte Reduzierung von bis zu 90% auch der Regelfall sein. Dies sollte durch die Formulierung entsprechender Empfehlungen zur Ermessensausübung sichergestellt werden.

In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass aus unserer Sicht die Befreiungsmöglichkeit nach § 8 Absatz 4 HmbSchEG überdacht werden sollte. Die dort geforderte Vorlage des kompletten Entsorgungsvertrages sowie des Nachweises der Bezahlung der Entsorgungsentgelte bedeutet die Offenlegung von wettbewerbsrelevanten Daten.

Um dies zu vermeiden, genügt in anderen Häfen die Vorlage der Entsorgungszertifikate inklusive der Bestätigungsschreiben des Kapitäns als Nachweis der regelmäßigen Entsorgung. Daher sollte auch in Hamburg eine Befreiung ohne die Vorlage von wettbewerbsrelevanten Daten grundsätzlich möglich sein.

3. § 6 Mitteilungspflichten i.V.m. § 8 Absatz 3 Satz 4 HmbSchEG

Die in den §§ 6 i.V.m. 8 Absatz 3 Satz 4 HmbSchEG formulierte Mitteilungspflicht sehen wir weiterhin kritisch. Denn wie Gespräche zeigten, geht die Verwaltung all zu oft davon aus, dass der Agent diese Pflicht zu erfüllen hat. Dies ist aber nicht richtig.

Meldepflichtig ist das Schiff. Dieses und nicht der Agent erhält unmittelbar nach der Abgabe des Abfalls eine Abfallentsorgungsbescheinigung, das sog. *garbage receipt*. Allerdings erfolgt dies in der Regel als Papierdurchschlag, also analog. D.h., die Daten müssen erst für eine digitale Verwendung aufbereitet werden. Leider wird allzu oft vergessen, dass eine digitale Meldepflicht voraussetzt, dass jemand die benötigt Daten einpflegt. Auch um Übertragungsfehler zu vermeiden, wäre es der beste Weg, wenn die Datenübertragung direkt durch die Entsorger erfolgen würde, zumal sie über alle notwendigen Daten verfügen. In diesem Zusammenhang ist auch anzumelden, dass es nicht mehr zeitgemäß ist, wenn Entsorgungsunternehmen, die als einzige Partei in diesem Prozess bezahlt werden, der Verwaltung und dem Schiff keinen digitalen Entsorgungsnachweis zeitnah übermitteln können.

Zu erwarten, dass die Eingabe durch den Agenten - am besten noch vor dem Abgang des Schiffes - erfolgt, zeugt von einem falschen Verständnis der operativen Abläufe. Denn den Agenten liegen die Daten zum Zeitpunkt der Abfallabgabe und häufig auch nach Abgang der Schiffe nicht vor.

Alternativ sollte darüber nachgedacht werden, dass die Verwaltung die digitale Erfassung der Entsorgungsnachweise übernimmt. Schließlich ist sie die einzige Partei, die über sämtliche Daten als Grundlage für die Abrechnung mit den Entsorgungsdienstleistern verfügt. Das Argument, die Verwaltung verfüge nicht über die notwendigen personellen bzw. technischen Ressourcen kann nicht gelten. Denn die Digitalisierung von Prozessen sollte allen Beteiligten Vorteile durch die Vereinfachung von operativen Abläufen bieten und nicht zur Verlagerung von Arbeitslasten von der Verwaltung auf andere Prozessbeteiligten dienen.

Für die Berücksichtigung dieser Punkte in der weiteren Beratung des Vorhabens wären wir Ihnen dankbar und stehen natürlich für weitere Rückfragen zur Verfügung.