

7. November 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

in diesen Tagen gibt es auch **positive Nachrichten**. Die Stimmung in der deutschen Exportindustrie hat sich im Oktober etwas aufgehellt, wie das Ifo-Institut jüngst zu seiner Unternehmensumfrage mitteilte. Die Lieferketten im Welthandel zeigen sich weitgehend robust und Transportkapazitäten stehen nicht nur auf den Seefracht-Rennstrecken zwischen Fernost und Europa sowie nach Nordamerika derzeit ausreichend zur Verfügung. Waren die Seefrachtraten während der Corona-Pandemie regelrecht explodiert, haben sich die Seetransportpreise inzwischen auf moderatem Niveau eingependelt. Es bleibt aber abzuwarten, welchen Einfluss die sehr besorgniserregenden Krisenherde dieser Welt auf die internationalen Lieferketten und globalen Transportsysteme noch haben werden.

Weltweit ist der Seeverkehr in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen. Etwa **90 Prozent des Welthandels** erfolgen auf dem **Seeweg**, wobei von etwa einem Drittel der weltweiten Schiffsbewegungen der Ziel- oder Abfahrtshafen in der EU liegt. Wie alle Verkehrsträger hat auch die Seeschifffahrt Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Gesundheit. Deswegen gibt es zahlreiche Aktivitäten besonders auf europäischer und internationaler Ebene, um diesen Auswirkungen zu begegnen. Die Seeschifffahrt ist für knapp 3 Prozent des weltweiten jährlichen CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Der Weltreedereiverband ICS hat sich daher zum Ziel erklärt, dass die **Seeschifffahrt bis 2050 klimaneutral** unterwegs sein soll.

Auf **EU-Ebene** haben in den letzten Monaten sowohl das Europäische Parlament als auch der Europäische Rat drei wichtige Rechtsakte zur **Dekarbonisierung des maritimen Sektors** fertiggestellt und förmlich verabschiedet: ETS-Richtlinie (ETS2), die Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und FuelEU Maritime. Auf **globaler Ebene** haben die Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) auf einer Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 80) Anfang Juli 2023 die **IMO-Strategie 2023 zur Verringerung der Treibhausgasemissionen** von Schiffen angenommen, die darauf abzielt, die Ziele zur Bekämpfung schädlicher Emissionen zu erhöhen. Die Kosten für die Einbeziehung der Schifffahrt in den EU-Emissionshandel werden dann spätestens Anfang 2024 ein weiterer „**Surcharge**“- **Bestandteil der Seefrachtraten** sein. Die Höhe der Kosten für diese Verschmutzungsrechte in der Containerschifffahrt hängen unter anderem vom Fahrgebiet, der Fahrtroute des Schiffes und dem Containertyp ab. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite [hier](#).

Persönliche Begegnungen mit unseren Kunden und Partnerfirmen in Deutschland, Europa und in Übersee haben bei der NAVIS nach wie vor einen großen Stellenwert. Im Oktober besuchten wir die Geschäftsfreunde in **Chile, Kolumbien** und **Spanien**. Zugleich freuten wir uns in Hamburg über die Besuche unserer langjährigen Partnerfirmen aus der Volksrepublik **China** und den **USA**. Auch im digitalen Zeitalter mit Online-Sitzungen via „Teams“ und „Zoom“ ist ein persönlicher Gedankenaustausch unverzichtbar, um die logistischen Lösungskonzepte per See- und Luftfracht für unsere Kunden weiter zu verbessern. Auf unserer Webseite unter **NAVIS Aktuell** berichten wir regelmäßig über unsere weltweiten Partnerschaften.



EU-Ebene



IMO Strategie



www.navis-ag.com



NAVIS Aktuell

Länderspezifische Informationen zu ausgewählten Destinationen finden Sie auf unserer Webseite unter: [Weltkarte | NAVIS – the cargo company](#) (navis-ag.com).



Weltkarte

Wir werden im Transportwesen immer wieder mit Neuerungen konfrontiert. So hat der Deutsche Bundestag am 20. Oktober 2023 das **Dritte Mautänderungsgesetz** beschlossen. Zum **1. Dezember 2023** werden dem Straßengüterverkehr neben den Kosten für Infrastruktur, Lärm und Luftverschmutzung nunmehr auch **Kosten für CO₂-Emissionen** in Form eines zusätzlichen Mautteilsatzes angelastet. Dadurch **steigen** die Mautabgaben um bis zu **83 Prozent**. Der CO₂-Aufschlag beträgt 200 Euro pro Tonne CO₂ und soll den CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent reduzieren. Das Mautänderungsgesetz ist Teil eines lange verhandelten Gesetzespakets, zu dem auch das Gesetz zur Genehmigungsbeschleunigung für die Verkehrsinfrastruktur gehört.



Mautänderungsgesetz

Die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur ist zwar zu begrüßen, die drastische Erhöhung der Lkw-Maut wird aber die Lieferketten substanziell belasten. Allein die Mauterhöhung zum 01.12.2023 erhöht die Straßentransportkosten in Deutschland um jährlich 7 Mrd. Euro. Die Wirtschaft und die Verbraucher werden die **steigenden Transportpreise im Straßengüterverkehr** spüren. Und das in rezessiven Zeiten, in denen der Standort Deutschland ohnehin u.a. aufgrund hoher Energiepreise im internationalen Wettbewerb stark unter Druck geraten ist und die Inflationsrate immer noch zu hoch ist.

Die hohe CO₂-Bepreisung des Straßengüterverkehrs soll den Transportsektor in klimaschonende Antriebsalternativen und in den Schienenverkehr lenken. Über das wichtige Thema **„Neue Lkw-Antriebe für den Klimaschutz“** haben wir auf unserer Webseite vor kurzem bereits ausführlich berichtet. Problematisch ist allerdings das Dilemma, dass die Antriebsalternativen für Lkw längst noch nicht in ausreichendem Maße und zu günstigen Preisen verfügbar sind. Es fehlt z.B. für Batterie-elektrisch angetriebene Lkw nicht nur in Deutschland eine flächendeckende E-Ladeinfrastruktur. Auch die Verfügbarkeit von grünem Strom für die Millionen von E-Pkw und E-Lkw bleibt eine anspruchsvolle Herausforderung.



Neue LKW-Antriebe

Auch in Deutschland schreitet die Digitalisierung allmählich immer weiter voran. Ab dem 1. Januar 2025 soll nach den Plänen des Bundesfinanzministeriums eine Pflicht zum Empfang und Versand von **elektronischen Rechnungen** für inländische **B2B-Umsätze** eingeführt werden. Geplant ist hierbei, dass die Entgegennahme einer eRechnung ab **1. Januar 2025** und die Ausstellung einer eRechnung ab **1. Januar 2026** verpflichtend sein soll. Die eRechnung muss der europäischen Norm für die elektronische Rechnungsstellung und der Liste der entsprechenden Syntaxen gemäß der **Richtlinie 2014/55/EU1** vom 16. April 2014 (ABl. L 133 vom 6. 5. 2014, S. 1) entsprechen. Um der Praxis möglichst frühzeitig Rechts- und Planungssicherheit zu geben, hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) bereits vor Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens **Hinweise zur technischen Umsetzung der eRechnung** gegeben.



Hinweise eRechnung

Wir haben die **Gruppenfreistellungsverordnung (GVO)** für Seeschiffahrtskonsortien, nach der die Reedereien von den EU-Kartellvorschriften ausgenommen sind, seit jeher kritisiert. Nun hat die **Europäische Kommission am 10. Oktober 2023** beschlossen, die GVO nicht zu verlängern und zum 25. April 2024 auslaufen zu lassen. Die EU-Kommission ist zu der



GVO

Einsicht gelangt, dass es in der **Container-Linienschifffahrt** viel **weniger Wettbewerb** gibt als gemeinhin angenommen. So hat beispielsweise eine Studie des Internationalen Verkehrsforums bei der OECD (ITF) ausführlich dargelegt, dass sich de facto knapp ein Dutzend Reedereien den Markt untereinander aufgeteilt haben. Allein in Europa sind die neun größten Reedereien in Hunderten von verschiedenen Konsortien engagiert, zusätzlich zu ihrer Zusammenarbeit in drei globalen Allianzen. Diese Vernetzung hat die Reedereien in die Lage versetzt, ihre Interessen zu synchronisieren, statt zu konkurrieren. Aber trotz des Wegfalls der GVO bleibt die Ballung von **Marktmacht der wenigen Reedereien** gegenüber den Logistikdienstleistern, der verladenden Wirtschaft und den Hafenbetrieben ohne Zweifel erhalten.

Im September hat das Bundeskabinett das Bürokratie-Entlastungsgesetz beschlossen. Aber in der Realität werden Unternehmen jedes Jahr mit mehr Bürokratie konfrontiert. Ab 1. Oktober 2023 startet die quartalsweise **CBAM-Berichtspflicht** für Waren aus CO₂-intensiver Produktion. EU-Importeure von Zement, Eisen und Stahl, Aluminium, Düngemittel, Strom und Wasserstoff aus Drittstaaten ohne vergleichbare Klimaziele der EU müssen erfassen, wieviel CO₂ bei der Herstellung der eingeführten Produkte freigesetzt wurde. Der Aufwand soll immens sein. Einzelheiten können Sie [hier](#) lesen.



CBAM-Berichtspflicht

König Charles III. zählt seit seiner Krönung zu den wenigen Menschen weltweit, die beim Reisen **keinen Reisepass** vorlegen müssen, da britische Pässe im Namen Seiner Majestät ausgestellt sind. Als Thronfolger hatte Charles noch einen besessen. Dieses Privileg besaß bereits seine Mutter, Queen Elizabeth II. Auch der Kaiser von Japan, Tennō Naruhito und seine Frau, Kaiserin Masako, müssen bei Reisen ins Ausland ebenfalls keinen Pass vorlegen. Am 10. Mai 1971 entschied nämlich das japanische Außenministerium, dass es „unangemessen“ wäre, dem Kaiser und der Kaiserin ein Ausweisdokument auszustellen.

Alle diejenigen unter Ihnen, die nicht zum erlauchten Kreis des Hochadels zählen, aber leider erst kurz vor Antritt der gebuchten Reise am Flughafen merken, dass aus Versehen der Reisepass oder Personalausweis vergessen wurde oder abgelaufen ist, können sich in Deutschland zum Glück an das jeweilige Flughafenbüro der Bundespolizei wenden. Dort kann Ihnen kurzfristig ein **Reiseausweis als Passersatz** ausgestellt werden. Ein solcher Reiseausweis wird allerdings nicht von sehr vielen Staaten außerhalb der EU anerkannt. Staaten, die in Deutschland ausgestellte Passersatzpapiere anerkennen, finden Sie auf der [Webseite der Bundespolizei](#).

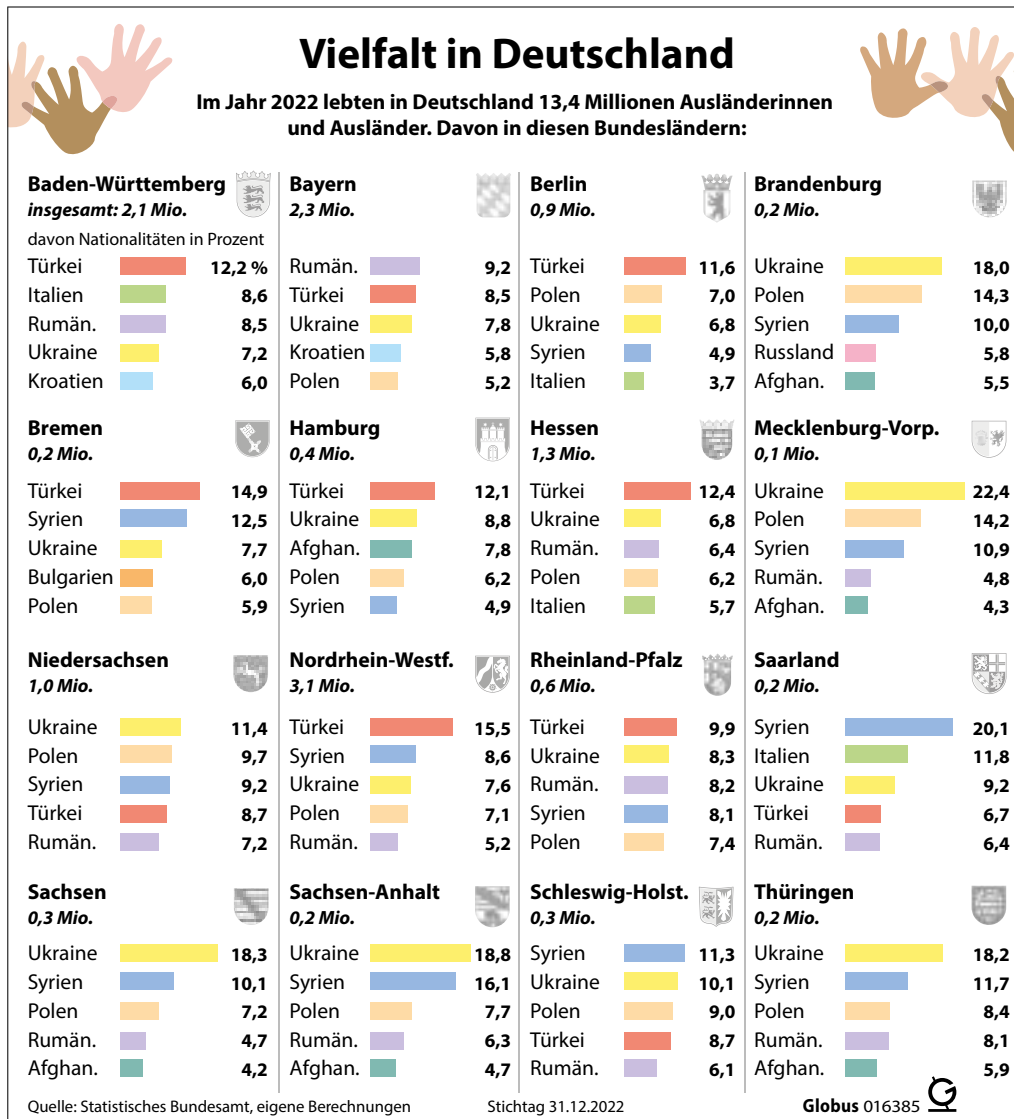


Bundespolizei

„Hast Du mal ein Ladekabel für mein Handy, Modell XYZ?“ Diese Frage soll bald der Vergangenheit angehören. Das Bundeskabinett hat Ende Oktober eine **Änderung des Funkanlagengesetzes** beschlossen, nach der **bis Ende 2024** USB-C zum neuen **Standard-Ladekabel** für alle Handys, Kameras und Kopfhörer wird. Dann heißt es: Einheitskabel statt Kabelsalat. Im Jahr 2020 kauften Verbraucher in der EU etwa 420 Millionen elektronische Geräte. Sie besitzen im Durchschnitt drei Ladegeräte, um diese elektronischen Geräte aufzuladen. Die einheitlichen Ladegeräte werden zu einer erheblichen **Reduktion von Elektroschrott** führen. Pro Jahr fallen durch die verschiedenen Ladegeräte rund 11.000 Tonnen Elektroschrott an. Ein Ladegerät, das auf mehrere Geräte passt, spart nicht nur Geld und Zeit, sondern hilft somit auch, Elektroschrott zu reduzieren.



Funkanlagengesetz



Mehr als **13 Millionen Ausländerinnen und Ausländer** lebten 2022 in Deutschland. Je nach Bundesland, war ihre Anzahl sehr unterschiedlich. Die meisten lebten in Nordrhein-Westfalen - dem Bundesland mit der meisten Bevölkerung. Von 100 Ausländerinnen und Ausländern in Nordrhein-Westfalen kamen 15 aus der **Türkei**. Auch in Baden-Württemberg, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen und Rheinland-Pfalz kamen die meisten Menschen mit ausländischer Staatsbürgerschaft aus der Türkei. In den meisten anderen Bundesländern machten Menschen aus der **Ukraine** den größten Anteil aus. Weitere häufige Nationalitäten waren unter anderem syrisch, polnisch und rumänisch.

Mit herzlichen Grüßen aus Hamburg

Ihre

