Keine Schwächung des Schifffahrtsstandortes Deutschland

Deutschland braucht die Tonnagebesteuerung!

Deutschland ist eine der weltweit wichtigsten Schifffahrtsnationen und ein starker und wettbewerbsfähiger Schifffahrtsstandort. Mit über 1.700 aus Deutschland betriebenen Schiffen, der weltweit größten Containerschiffsflotte und der siebtgrößten Handelsflotte der Welt ist Deutschland ein internationales Schifffahrts-Schwergewicht. Etwa 30.000 direkt in deutschen Reedereien und auf ihren Schiffen Beschäftigte sind in der deutschen Schifffahrt tätig, weit mehr als 400.000 maritime Arbeitsplätze sind indirekt von der Schifffahrt abhängig. Deutschland ist Schifffahrtsland und muss dies auch bleiben!

Das rohstoffarme Deutschland braucht zur Versorgung seiner heimischen Wirtschaft und Bevölkerung eine starke eigene Schifffahrt. Mehr als 60 Prozent des deutschen Export- und Importvolumens werden über den Seeweg abgewickelt. Ein Großteil der Energieversorgung mit Flüssigerdgas ist gestützt durch seewärtige Importe. Die Energiewende in Deutschland wird zu einem Großteil von der Seeschifffahrt ermöglicht, durch den Transport von Windmühlen-Komponenten und deren Aufbau in Windparks in der Nord- und Ostsee und durch den Import von Wasserstoff mit Schiffen – über 60 Prozent des zukünftigen Wasserstoffbedarfs wird Deutschland künftig über den Seeweg importieren.

Zudem: Für Deutschland ist die eigene Handelsflotte eine unersetzliche Säule der Resilienz und der eigenen Sicherheitsarchitektur. Gerade in den heutigen geopolitisch äußerst angespannten Zeiten, in denen Krieg und Krisen wieder in der Mitte Europas angekommen sind, ist eine eigene starke Handelsflotte für Deutschland unverzichtbar. Im Kriegs- und Krisenfall werden fast 90 Prozent aller notwendigen Militärtransporte von Personal, Fahrzeugen und Gütern aus Deutschland und den alliierten Staaten der NATO über Seeschiffe abgewickelt.

Von keinem anderen zivilen Verkehrsträger sind Deutschland, seine Bevölkerung, seine Wirtschaft und sein Militär mehr abhängig als vom Seeschiff. Deshalb spricht sich auch schon das Grundgesetz in Art. 27 für den Bestand einer deutschen Handelsflotte aus.

Den starken deutschen Schifffahrtsstandort gilt es schon vor diesem Hintergrund zu erhalten und für die Zukunft in seiner Stärke und Wettbewerbsfähigkeit weiter auszubauen. Hierfür sind in erster Linie die steuerlichen Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa entscheidend. Die Tonnagebesteuerung ist deren Kern und wichtigste Grundlage.

Die Europäische Kommission hat in Beihilfeleitlinien für die Seeschifffahrt in Europa festgelegt, dass die Tonnagebesteuerung zusammen mit einer breit angelegten Förderkulisse in den Mitgliedstaaten der EU zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der EU-Flotten als Standard anzuwenden ist. Deutschland darf aus diesem ▷

Verband Deutscher Reeder | Burchardstraße 24 | 20095 Hamburg | +49 40 35097-0 | www.reederverband.de

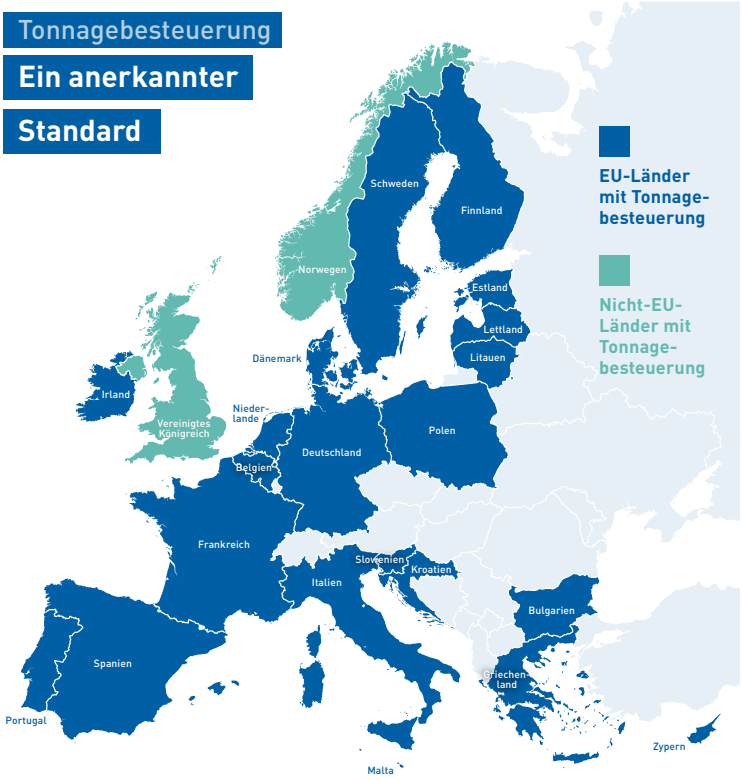
wichtigen Wettbewerbsrahmen nicht ausscheren, weder in der Höhe noch in der Struktur der gewährten Schifffahrtsbeihilfen.

Ist die Tonnagebesteuerung in Deutschland nicht mehr wettbewerbsfähig, drohen ein Abwandern der Handelsflotte und der vielen mittelständischen Reedereien aus Deutschland und damit der Verlust des deutschen maritimen Know-hows und der vielen von der Schifffahrt abhängigen Arbeitsplätze. Der Schifffahrtsstandort Deutschland würde seinen wichtigen eigenen Zugang zum Welthandel über See und damit seinen wichtigsten Faktor für eine nachhaltige maritime Resilienz verlieren. Dies gilt es durch den Erhalt der Tonnagebesteuerung in Deutschland in der bestehenden Form auf Grundlage der europäischen Vorgaben unbedingt zu vermeiden.

Warum der maritime Standort Deutschland die Tonnagebesteuerung braucht:

Vermeidung von Steuerwettbewerb: Die Tonnagebesteuerung für Schiffe ist ein europäisch und auch international anerkannter Standard. Sie dient dem Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schifffahrtsstandorten. Das ist der Sinn und Zweck der Tonnagebesteuerung.

Die Tonnagebesteuerung ist ein Instrument zur Vermeidung von Steuerwettbewerb in der Seeschifffahrt insbesondere zwischen Standorten in der EU, aber auch mit konkurrierenden außereuropäischen Standorten. Sie dient der Sicherung eines möglichst gleichen Level-playing-fields und ist notwendig zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Handelsflotte.



21 EU-Länder haben eine Besteuerung nach Tonnage:

- Belgien
- Bulgarien
- Dänemark
- Deutschland
- Estland
- Finnland
- Frankreich
- Griechenland
- Irland
- Italien
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Malta
- Niederlande
- Polen
- Portugal
- Schweden
- Slowenien
- Spanien
- Zypern

Weltweit haben alle wichtigen Schifffahrtsnationen ein spezielles Niedrigsteuersystem für Schifffahrtseinkünfte oder erheben auf diese gar keine Steuern: z. B. **Japan, Norwegen, Südkorea, USA, das Vereinigte Königreich, China, Hongkong (China), Türkei, Singapur, Taiwan, die Vereinigten Arabischen Emirate und Südafrika**.

©VDR

Alle Schifffahrtsnationen Europas haben eine Tonnagebesteuerung für ihre heimische Schifffahrt eingeführt. Die Europäische Kommission hat in europäischen Beihilfeleitlinien die Tonnagebesteuerung zur notwendigen Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotten erklärt. In 21 der 27 EU-Länder gilt heute eine Tonnagebesteuerung für Schifffahrtseinkünfte. Die Tonnagebesteuerung ist damit eine der ersten in Europa nahezu vereinheitlichten Besteuerungsregelungen.

Aber sie ist nicht nur in Europa anerkannter Standard. Auch weltweit gibt es in allen wichtigen Schifffahrtsnationen eine Tonnagebesteuerung bzw. ein spezielles Niedrigsteuersystem für Schifffahrtseinkünfte: so etwa in den USA, Japan, Norwegen, Südkorea, im Vereinigten Königreich, in China, Hongkong (China), in der Türkei, Singapur, Taiwan, den Vereinigten Arabischen Emirate sowie Südafrika.

Wettbewerbsfähigkeit sichert Deutschlands maritime Souveränität

Das rohstoffarme Deutschland benötigt eine starke eigene Handelsflotte, um Rohstoffe, Energie und Handelsgüter im- und exportieren zu können. Das Import- und Exportvolumen Deutschlands wird zu 60 Prozent über Seeschiffe abgewickelt. Rund 70 Prozent des Energieaufkommens Deutschlands werden durch Importe gedeckt. Deutschland ist dabei, seine Importinfrastruktur für Flüssigerdgas vollständig neu aufzusetzen, mit einem klaren Fokus auf Seetransporten. Eine eigene Handelsflotte sichert deshalb Deutschlands maritime Souveränität, seine Resilienz im Kriegs- und Krisenfall, und ist von besonderem strategischem Interesse. Deshalb ist die einheitliche deutsche Handelsflotte auch in Art. 27 des Grundgesetzes verankert und genießt Verfassungsrang.

Wie schnell ein Schifffahrtsstandort ohne den Rahmen der Tonnagebesteuerung an Substanz verlieren kann, zeigt sich am Beispiel Schwedens. Dort wurde anders als in allen anderen Schifffahrtsnationen in Europa den Vorgaben der Europäischen Kommission nicht gefolgt und lange Zeit von der Einführung einer Tonnagebesteuerung abgesehen. Alle Nachbarstaaten Schwedens hatten hingegen die EU-Grundlagen zur Tonnagebesteuerung einheitlich umgesetzt und in ihren nationalen Einkommensteuergesetzen verankert. Die Folge: Schweden verlor fast seine gesamte international tätige Handelsflotte. Die schwedische Handelsflotte schrumpfte auf nur noch 89 Schiffe. Erst im Jahr 2017 zog Schweden die Notbremse und führte schließlich eine Tonnagebesteuerungsregelung ein. Nun wächst die Flotte allmählich wieder. Gerade im Lichte der aktuellen Sicherheitslage in Nordeuropa ist dies für Schweden von besonderer Bedeutung.

Schifffahrtsmärkte haben sich normalisiert, Rekordraten waren Sondereffekte der Pandemie

Im Containerverkehr haben sich die Schifffahrtsmärkte inzwischen deutlich normalisiert. Im Vergleich zu den Jahren der CODIV-19-Pandemie war in den letzten beiden Jahren ein erhebliches Nachgeben der Fracht- und auch der Charterraten zu verzeichnen. Der enorm kräftige Aufschwung auf den Märkten der Jahre 2021 und 2022 war ein historisch einmaliger, COVID-19-bedingter Sondereffekt. Weit überwiegend rechnen Schifffahrtsunternehmen und Experten für die kommenden Jahre mit stark sinkenden Fracht- und Charterraten, sobald sich die derzeit angespannte Sicherheitslage im Roten Meer (Angriffe der Huthi-Rebellen auf die Handelsschifffahrt) wieder entspannt.

Ausblick: Eine nachhaltige Modernisierung und Stärkung der deutschen Handelsflotte ist nur profitablen Unternehmen möglich

In Zeiten von niedrigen Gewinnen bzw. Verlusten führt die Tonnagebesteuerung bei Unternehmen zu im Vergleich zur Regelbesteuerung höheren Steuerlasten, in Zeiten höherer Gewinne zu vergleichsweise niedrigen. Nach zwölf Jahren schwerster Finanz- und Schifffahrtskrise ist die Schifffahrt seit dem Jahr 2021 endlich wieder profitabel. Die Handelsflotte wächst wieder und auch die Zahl der Neueinsteiger in seemännische Berufe in Deutschland steigt mit elf Prozent im Jahr 2023 deutlich. Ein Glück, denn in den Krisenjahren kam die Schifffahrt in Deutschland an den Rand ihrer wirtschaftlichen Existenz und viele Reedereien mussten ihre Flotten reduzieren oder sogar ihre Geschäftstätigkeit vollständig einstellen. Dies lag vor allem auch am Zusammenbruch des Schiffsfinanzierungssystems in Deutschland und

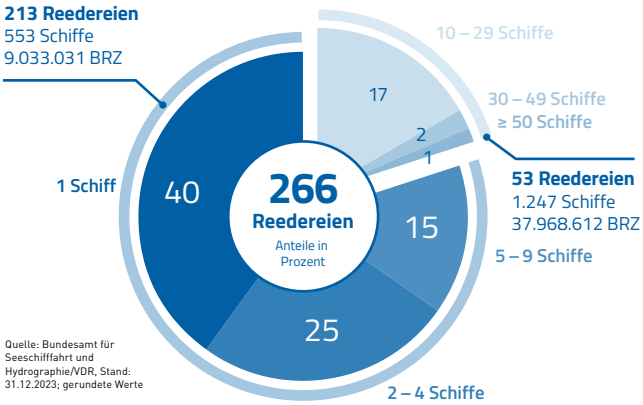
▷ am Rückzug der allermeisten Banken aus der heimischen Schiffsfinanzierung.

Seit 2021 können Reedereien nun endlich wieder Gewinne reinvestieren: in den Aufbau modernerer Flotten und die Dekarbonisierung der Schiffe. Die Investitionsnotwendigkeiten und -höhen hierfür sind beträchtlich, insbesondere für den erst seit knapp drei Jahren wieder profitabel am Markt agierenden Mittelstand der deutschen Seeschifffahrt. Die Kosten der Dekarbonisierung für die Schifffahrt werden auf bis zu ca. 1 bis 1,4 Billionen US-Dollar geschätzt.

Mehr als 80 Prozent der in Deutschland ansässigen Reedereien haben zehn oder weniger Schiffe im Eigentum und sind damit nicht vergleichbar mit den großen Linienreedereien dieser Welt. Das Durchschnittsalter der mittelständischen deutschen Handelsflotte liegt derzeit bei etwa 15 Jahren. Ein Handelsschiff hat in der Regel ein ökonomisches Leben von 25 bis 30 Jahren. Spätestens in 10 bis 15 Jahren wird somit ein Großteil der deutschen Reedereien in neue Schiffe investieren müssen. Wenn die deutsche Schifffahrt dieses Ziel erreichen soll, dann muss auch aus diesem Grund ein stabiler und verlässlicher Steuerrahmen in Deutschland gewährleistet sein, der dem europäischen Rahmen entspricht und die notwendige Verlässlichkeit für langfristige Investitionen in neue Schiffe und Technologie bietet.

Reedereistruktur in Deutschland

80 Prozent der Unternehmen haben maximal bis zu 10 Schiffe



Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie/VDR, Stand: 31.12.2023; gerundete Werte

Schifffahrt

Das effizienteste Transportmittel der Welt

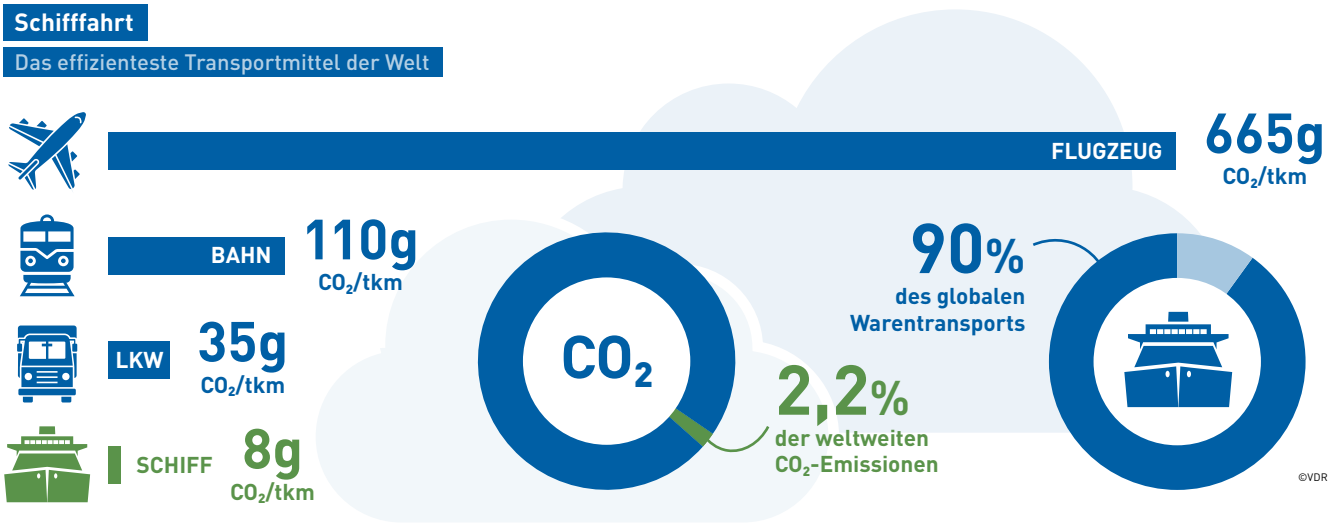


Foto: aerial-drone - stock.adobe.com