

ZDS, Am Sandtorkai 2, 20457 Hamburg

Bundesministerium der Finanzen
Frau Staatssekretärin Prof. Dr. Luise Hölscher
Wilhelmstraße 97
10117 Berlin

Hamburg, 18.07.2024
AZ: III-5-27

Bundesministerium für Digitales
und Verkehr
Frau Staatssekretärin Susanne Henckel
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Tonnagebesteuerung

Sehr geehrte Frau Prof. Dr. Hölscher,
sehr geehrte Frau Henckel,

wir nehmen Bezug auf eine Vorlage des Verbandes Deutscher Reeder zu einem nicht-öffentlichen Bericht des Bundesrechnungshofes „Steuervergünstigung für die Seeschifffahrt durch die Tonnagebesteuerung“ [<https://www.lobbyregister.bundestag.de/media/d1/32/302585/Stellungnahme-Gutachten-SG2406180055.pdf>], die laut Lobbyregister an das Bundesfinanzministerium und das Bundesverkehrsministerium verteilt worden ist. Darin wird das Ergebnis des Bundesrechnungshofes, die Bundesregierung müsse unverzüglich eine Evaluierung der Tonnagebesteuerung und weiterer Subventionen zugunsten von Reedereien veranlassen, hinterfragt.

Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltskrise erscheint aus Sicht des ZDS die Überprüfung der Tonnagesteuer, die eine einzelne Branche allein in den letzten drei Jahren mit mehr als 20 Milliarden Euro subventioniert hat, mehr als geboten. Dies gilt umso mehr, wenn steuerprivilegierte Gewinne von Reedereien seit geraumer Zeit dafür eingesetzt werden, in die Hafenwirtschaft zu expandieren und einen Verdrängungswettbewerb unter Terminalbetreibern zu forcieren. In einer differenzierten Betrachtung lassen sich unseres Erachtens sehr wohl graduelle Anpassungsmöglichkeiten ausmachen, ohne die Zukunft des maritimen Standorts Deutschland zu gefährden. Vielmehr würden sich Chancen eröffnen, die Nationale Hafenstrategie – auch im besten Interesse der Reedereien – durch eine haushaltsneutrale Umverteilung mit den erforderlichen Mitteln auszustatten, um die deutsche Wirtschaft insgesamt zu stärken.

Die vom VDR formulierten Entgegnungen zum Bericht des Bundesrechnungshofes werden der Thematik aus unserer Sicht nicht gerecht, da sie sowohl eine unvollständige als auch in Teilen schlicht falsche Betrachtungsweise wiedergeben.

Unbeantwortet bleibt etwa die Frage, ob nicht gerade die deutsche Ausgestaltung der Tonnagebesteuerung überhaupt erst eine Kernursache der schweren Schifffahrtskrise in Deutschland war. Schifffahrtsunternehmen an anderen europäischen und internationalen Standorten waren offenkundig nicht in gleicher Weise von der Schifffahrtskrise betroffen, denn sie konnten ja laut VDR eine „enorm hohe Anzahl“ von Schiffen von deutschen Eignern übernehmen.

Zu korrigieren ist insbesondere eine Passage des VDR-Dokuments, in der es auf Seite 5 heißt:

„Die Tonnagebesteuerung gilt entsprechend den Vorgaben der Beihilfeleitlinien der EU-Kommission nur für Gewinne aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Seeverkehr. Hintergrund ist der scharfe internationale Wettbewerb beim Betrieb von Seeschiffen im internationalen Verkehr, insbesondere auch mit Schifffahrtsstandorten außerhalb der EU.“

Im Gegensatz dazu stehen z. B. Hafenbetriebe lediglich in einem nationalen oder regionalen, ggf. noch europäischen Wettbewerb, aber konkurrieren nicht mit Hafenbetrieben etwa in China oder Singapur.“

Die Aussage, Hafenbetriebe stünden nicht in einem internationalen Wettbewerb, ist falsch. Hafenbetriebe konkurrieren global mit internationalen Umschlag- und Logistikkonzernen. Zu den Marktführern zählen China Merchants Port Holdings International (China), DP World (Vereinigte Arabische Emirate), Hutchison Port Holdings (Hongkong) und PSA International (Singapur). Diese Konzerne betreiben Hafenumschlag mit vielen Dutzend Terminals weltweit, auch in Europa. Sie konkurrieren mit deutschen Hafenbetrieben, die ihrerseits auch international tätig sind. Es herrscht ein intensiver, globaler, aber auch durch Subventionen verzerrter Wettbewerb von Hafenbetrieben.

Neuester Marktteilnehmer ist die Neugründung eines einem führenden deutschen Linienschifffahrtsunternehmens zuzuordnenden Terminalbetreibers mit Sitz in Rotterdam, der mit 20 Terminals in 11 Ländern in Nord- und Südamerika, Indien, Nordafrika und Europa tätig ist. Das Unternehmen steht in direkter Konkurrenz zu anderen europäischen Marktteilnehmern. Die Neugründung wird begünstigt durch die milliardenschweren Subventionen, die der Mutterkonzern in den vergangenen Jahren erhalten hat und welche der Vorstand dieses Konzerns presseöffentlich als „nicht okay und nicht nachhaltig“ bezeichnet hat.

Der Bundesrechnungshof hätte also recht, wenn er feststellte, dass „die derzeitige Tonnagebesteuerung vor allem bei ertragsstarken Reedereien zu einer unverhältnismäßig niedrigen Steuerbelastung führt, die gegenüber anderen Branchen und insbesondere gegenüber den übrigen maritimen Akteuren des Schifffahrtsstandortes Deutschland, z. B. Hafenbetrieben, Spediteuren und Handelsunternehmen, nur schwer zu rechtfertigen sei“.

Es ist richtig, den maritimen Standort Deutschland nach Kräften zu stärken. Ebenso ist jedoch erforderlich, dass der Wettbewerb in bestehenden Märkten nicht übergebührend verzerrt wird.

Wir bitten die Bundesregierung, 1) die deutsche Anwendung der EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr zu überprüfen, 2) bei der EU-Kommission auf eine zeitnahe Nachprüfung ebendieser Leitlinien, die trotz einschneidender Veränderungen in den Schifffahrtsmärkten seit 2004 nicht angepasst worden sind, hinzuwirken, und 3) in Deutschland für eine Ausgewogenheit in der Behandlung von Unternehmen, die in denselben Märkten tätig sind, zu sorgen.

Dies wäre ein wesentlicher Beitrag zur Umsetzung der gerade verabschiedeten Nationalen Hafenstrategie der Bundesregierung.

Mit freundlichen Grüßen



Daniel Hosseus
Hauptgeschäftsführer