

EUROPEAN MAR GmbH | Neuer Wall 19 | 20354 Hamburg | Germany

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Hamburg, März 2021

**- Stellungnahme European Mar GmbH -
Öffentliche Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestags zum „Entwurf eines
Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“ (Bundestags-
Drucksache 19/27719)**

Stellungnahme zum Gesetzentwurf:

Wir begrüßen die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts für die Seeschifffahrt als ein Element der deutschen Schifffahrtspföderung im Allgemeinen und mit diesem Vorhaben insbesondere die geplante Ausweitung des Lohnsteuereinhalts auf alle Schiffe unter EU-/EWR-Flagge (Europäische Union + Europäischer Wirtschaftsraum inkl. Norwegen) ausdrücklich. Damit kommt die Bundesregierung den unserer Auffassung nach richtigen und zielführenden europäischen beihilferechtlichen Erfordernissen sinnvollerweise nach.

Beschäftigungsmärkte sind nicht rein national zu betrachten – vor allem die Seeschifffahrt ist international, mindestens aber europäisch ausgerichtet. Beschäftigung in der Schifffahrt endet also nicht an den Landesgrenzen. Eigentum, Flagge, Management, Werft, Besatzung, Versicherung, Betriebsregion: All diese Punkte sind nur in den seltensten Fällen rein national regelbar. Eine Ausweitung des Lohnsteuereinhalts auf alle Gemeinschaftsflaggen würde demnach auch positive Auswirkungen auf die maritime Beschäftigung und die Anstellung deutscher Seeleute mit sich bringen.

Auf EU-/EWR-geflaggten Schiffen sind in Deutschland steuerpflichtige Bordbesatzungen zu einem erheblichen Teil in höheren Rängen (v. a. Kapitäne, Schiffsoffiziere) angestellt. Dies betrifft nach aktuellen statistischen Angaben der Knappschaft Bahn-See mit Stand Ende 2020 rund 730 Beschäftigte an Bord nicht deutsch geflaggter Schiffe in deutschem Eigentum. Da wir davon ausgehen, dass auf EU-/EWR-geflaggten Schiffen erheblich mehr in Deutschland steuer- und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte angestellt sind als auf nichteuropäisch geflaggten Schiffen, schließt diese Maßnahme eine wichtige Lücke hinsichtlich der Anstellung gut ausgebildeter deutscher Seeleute an Bord nicht nur ausschließlich deutsch geflaggter Schiffe.

Es ist zu erwarten, dass diese Maßnahme der Ausweitung des Kreises der Berechtigten auf Schiffe unter EU-/EWR-Flaggen zusätzliche positive Effekte für die Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland leistet.

Die Maßnahme des Lohnsteuereinbehalts sollte jedoch nicht einzeln betrachtet werden, sondern vielmehr im Gesamtzusammenhang aller Fördermaßnahmen für die Seeschifffahrt am Standort Deutschland. Beihilferechtliche Erfordernisse wie im Gesetzentwurf erwähnt wären für alle entsprechenden Schifffahrtsförderungen eine logische und notwendige Konsequenz.

Hintergrund EUROMAR:

Als Agentur des Schiffsregisters Madeira sind wir seit 2013 exklusiv für Vertrieb und Entwicklung des Internationalen Portugiesischen Schiffsregisters Madeira (MAR) zuständig. Die von uns und den weiteren Beteiligten in Funchal und Lissabon betreute Flotte beläuft sich auf inzwischen über 600 Seeschiffe von 140 europäischen Reedereien. Viele dieser Handelsschiffe sind in deutschem Eigentum („beneficial owner“).

Dadurch konnten wir maßgeblich dazu beitragen, europäische Flaggen auch an Bord deutscher Schiffe wieder zu etablieren. Fast alle Schiffe, die inzwischen im Register Madeira mit portugiesischer Flagge operieren (über 90 Prozent), würden andernfalls unter der Flagge eines Offshore-Registers (Liberia, Antigua und Barbuda, Marschall-Inseln etc.) fahren – und damit auch weitgehend außerhalb des europäischen Rechtsgebietes.

Der konstruktive Beitrag Portugals am EU-/EWR-Anteil seit 2013 bis Ende 2020 ist in nachfolgender Grafik (Abb. 1) dargestellt:

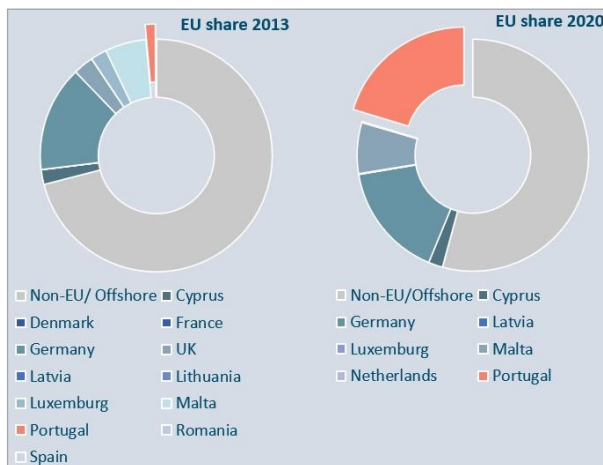


Abb. 1 – Deutsche Handelsflotte – Vergleich Anteil EU- bzw. Non-EU-/Offshore-Flaggen inkl. Anteil Portugals in gt (Quelle: BSH; Dez. 2020)

Gemeinschaftsflaggenanteil deutsche Flotte:

Die Vorteile von EU-Flaggen sind eindeutig: Das Führen europäischer Flaggen ist Ausdruck des europäischen Binnenmarkts und äußert sich etwa im gemeinsamen und verbindlichen Rechtsrahmen:

Es ist nach Faktenlage für den Schiffsbetrieb sowie für die Compliance europäischer Unternehmen besser, mit Schiffen unter einer Flagge eines EU-Mitgliedstaats (EU/EWR) zu operieren, als unter der Flagge eines sog. Offshore-Registers – welches Regelungen und Vorgaben hinsichtlich maritimer Sicherheit, Umweltschutz und den Seeleuten an Bord meist weniger restriktiv umsetzt bzw. kontrolliert. Deutsche und europäische Seeleute (vor allem Kapitäne und Schiffsoffiziere) finden sich eben auch überwiegend an Bord deutscher und EU-/EWR-geflaggter Schiffe.

In Europa kann man sich als Reeder zudem sicher sein, dass das Schiff umfänglich unter den sinnvollen europäischen Vorgaben operiert. In der EU werden auch, anders als in anderen Ländern und Regionen, internationale Regelungen aus den Lehren der Schiffsunfälle „Erika“ bzw. „Prestige“ in den meisten Fällen vergemeinschaftet umgesetzt. Außerdem werden zusätzlich weitere europäische und nationalstaatliche Vorgaben vollständig erfüllt.

Entwicklung seit 2013:

Seit 2013 konnten wir maßgeblich dazu beitragen, dass in Deutschland der Anteil der Tonnage europäisch geflaggter Schiffe von rund 25 Prozent (2013) auf inzwischen rund 46 Prozent (Dez. 2020) gestiegen ist. Seit 2016 konnte der Anteil an Schiffen unter Gemeinschaftsflagge kontinuierlich bei ca. 45/46 Prozent gehalten werden, trotz weiterhin rückläufiger Entwicklung der Flotte in deutschem Eigentum (siehe folgende Grafik in *Abb. 2*).

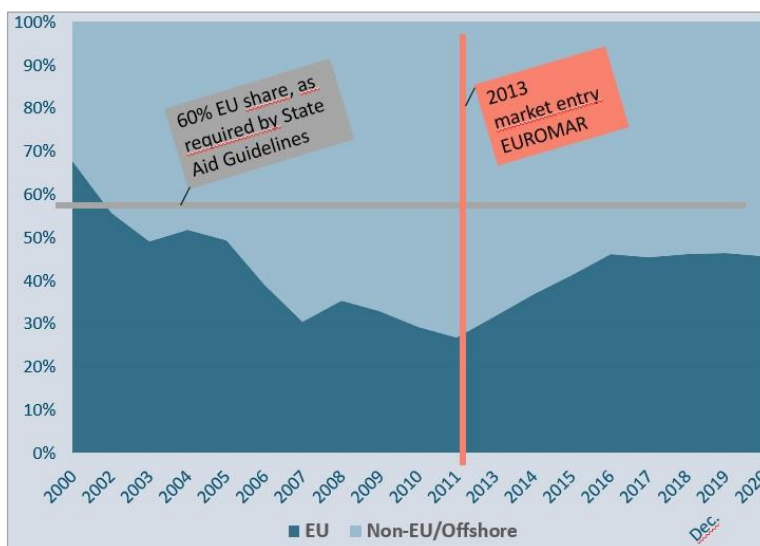


Abb. 2 – Deutsche Handelsflotte – Vergleich Anteil EU- bzw. Non-EU-/Offshore-Flaggen in gt (Quelle: BSH; Dez. 2020)

Trotz der erreichten Steigerung der EU-/EWR-Quote seit 2013 müsste der Anteil an Gemeinschaftsflaggen theoretisch weiter zunehmen: Die Leitlinien der Europäischen Gemeinschaft für Beihilfen im Seeverkehr (2004) verlangen im Falle Deutschlands, dass dieser Tonnageanteil der Gemeinschaftsflaggen innerhalb der jeweiligen Berichtszeiträume an die EU-Kommission stetig steigt. Diese Regelung beruht darauf, dass Deutschland bereits 1999, also vor Inkrafttreten der damals neuen Beihilfeleitlinien, seine Tonnagesteuerregelung eingeführt hat und seitdem nicht mehr wesentlich

geändert hat. Deutschland genießt hinsichtlich des geforderten Gemeinschaftsflaggenanteils noch als einer der wenigen Schifffahrtsstandorte in Europa eine Übergangsregelung.

Auch die aktuelle Evaluation der deutschen Schifffahrtsförderungen sollte diese Aspekte ausführlich betrachten und die weiteren Maßnahmen entsprechend unter der Prämisse der europäischen Seeverkehrs-Beihilfeleitlinien ausrichten.

Fazit:

Im Rahmen der aktuellen Evaluation der deutschen Schifffahrtsförderungen schlagen wir folgende Punkte zur beihilferechtlich alternativlosen Erhöhung des Anteils der Gemeinschaftsflaggen vor:

- Wir begrüßen die im aktuellen Referentenentwurf geplante **Ausweitung des Lohnsteuereinbehalts auf alle Gemeinschaftsflaggen** als wegweisende europarechtskonforme Gesetzesinitiative der Bundesregierung

Dr. Albrecht Gundermann
Geschäftsführer

Jörg Molzahn
Geschäftsführer