

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung zur Förderung der Seeschifffahrt in Deutschland

– Konzept zur Behandlung der Unternehmen der deutschen Seeschifffahrt und der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge –

1. Die Seeverkehrspolitik der Bundesregierung trägt zum Erhalt Deutschlands als Reedereistandort zur Zeit durch Finanzbeiträge, Steuervergünstigungen und das Internationale Seeschiffregister, das die Besetzung bestimmter Bordpositionen mit ausländischen Seeleuten zu Heimatlohnheuern erlaubt, bei. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte gestärkt und den Ausflaggingstendenzen entgegengewirkt werden. Mit diesen Maßnahmen wurde im Durchschnitt der vergangenen Jahre eine moderne und leistungsfähige Handelsflotte unter deutscher Flagge mit rd. 750 Seeschiffen, einer Gesamttonnage von rd. 5,5 Mio. BRZ und einem Bordpersonal von rd. 14 500 Seeleuten, davon rd. 10 000 Deutschen – vor allem im Offiziersbereich –, erhalten (Einzelangaben siehe Anlage).

Die Bundesregierung trägt mit diesen Maßnahmen der Bedeutung der Handelsflotte für Deutschland als führende Außenhandelsnation und für die Wirtschaft der Küstenregion, einschließlich der Werften und Seehäfen, und zur Erhaltung des maritimen Know-hows Rechnung. Mit der Förderung einer Seeschifffahrt unter der eigenen Flagge trägt sie auch zur Verbesserung des internationalen Schiffssicherheitsniveaus und des maritimen Umweltschutzes bei.

2. Die Rahmenbedingungen der Seeschifffahrt in Deutschland müssen angesichts der internationalen und der europäischen Entwicklungen neu bestimmt werden. Eine Reihe europäischer Länder hat mit fiskalischen und anderen Maßnahmen Anreize für die Ansiedlung von Seeschiffahrtsunternehmen geschaffen, die auch für die deutsche

Seeschifffahrt – über die Option des Führens fremder Flaggen hinaus – Standortverlagerungen innerhalb der EU bzw. des Europäischen Wirtschaftsraums attraktiv machen. Vor allem die Niederlande haben mit einem Tonnagesteuersystem, Lohnkostenzuschüssen und der Flexibilisierung der Schiffsbesetzung Maßnahmen getroffen, die eine Sogwirkung in Europa ausüben. Dieser Ansatz wird durch die neue Leitlinie der EU-Kommission über die staatlichen Beihilfen im Seeverkehr gestützt. Diese will sichere und wettbewerbsfähige Handelsflotten in Europa und die Beschäftigung einer möglichst großen Zahl von europäischen Seeleuten fördern. Dazu werden Maßnahmen wie Tonnagesteuer und Lohnsteuerermäßigung für Seeleute ausdrücklich von der Europäischen Kommission beihilferechtlich gebilligt.

3. Um den Reedereistandort Deutschland zu verbessern, müssen die staatlich beeinflussbaren Kosten für den Betrieb von Seeschiffen unter deutscher Flagge reduziert werden, ohne die Seeschifffahrt von dauerhaften Subventionen abhängig zu machen und in einen internationalen Subventionswettbewerb einzutreten. Finanzbeiträge können angesichts der notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushalts nur als Überbrückungsmaßnahme gewährt werden. Eine Besteuerung, die die Besonderheiten der Seeschifffahrt berücksichtigt, die Flexibilisierung bei der Schiffsbesetzung und die Reduzierung der Sozialkostenbelastung können zusammenwirken, um den Schiffsbetrieb international wettbewerbsfähig zu gestalten und damit die notwendige Eigenkapitalbasis für die Seeschifffahrt zu stärken.

Die Bundesregierung wird deshalb folgende Maßnahmen zur

„Förderung der Seeschifffahrt in Deutschland“

umsetzen.

I.

Besteuerung

1. Tonnagesteuer

Das vom Deutschen Bundestag am 26. Juni 1997 verabschiedete Steuerreformgesetz 1999 soll es den Reedereien ermöglichen, den Gewinn aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr, die in ein deutsches Seeschiffsregister eingetragen sind, sowie den Gewinn aus den mit dem Schiffsbetrieb unmittelbar zusammenhängenden Hilfsgeschäften nach Pauschalsätzen je Nettotonne des Schiffs zu ermitteln. Die Dauer der Flaggenführung wird gesondert geregelt. An diese Gewinnermittlung ist die steuerpflichtige Reederei 10 Jahre gebunden. Der pauschal ermittelte Gewinn unterliegt dem allgemein geltenden Steuertarif.

Mit dieser Regelung soll die Besteuerung deutscher Schifffahrtseinkünfte an das Niveau europäischer Nachbarländer angepaßt werden, in denen der überwiegende Teil der europäischen Handelsschiffstonnage registriert ist. Die Tonnagesteuer verschafft den Reedereien langfristig Klarheit über ihre steuerliche Belastung und damit Planungssicherheit für Investitionen.

2. Teilweise Nichtabführung der von Seeleuten einzubehaltenden Lohnsteuer

Das Steuerreformgesetz 1999 erlaubt Arbeitgebern, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, 40 % von der abzuführenden Lohnsteuer der auf solchen Schiffen tätigen Seeleute einzubehalten. Die Handelsschiffe müssen in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sein, die deutsche Flagge führen und im internationalen Seeverkehr betrieben werden.

Diese Steuervorschrift folgt Einkommensteuerregelungen in einer Reihe europäischer Länder. Hiermit erfolgt ein teilweiser Ausgleich der Personalkosten der Reedereien.

3. Unternehmensbesteuerung 1998

Die bestehenden unternehmenssteuerlichen Regelungen zugunsten der deutschen Seeschifffahrt, u. a. § 34 Abs. 1, § 34 c Abs. 4 EStG, § 26 Abs. 6 KStG, § 9 Nr. 3 GewStG, bleiben 1998 erhalten. Dabei kommen die herabgesetzten Höchstsätze des Steuerreformgesetzes 1998 zur Anwendung. Die Abschaffung der Gewerbesteuer wurde inzwischen vom Deutschen Bundestag beschlossen.

II.

Finanzbeiträge

Die Finanzbeiträge für die Seeschifffahrt sollen in angemessener Höhe als Überbrückungshilfe bis zum

Inkrafttreten der Schifffahrtsregelungen des Steuerreformgesetzes 1999 (Tonnagesteuer; 40%iger Lohnsteuereinbehalt) fortgesetzt werden. Die Verteilung erfolgt nach einem neuen beschäftigungsorientierten Fördermodell. Als Bemessungsgrundlage werden im Einklang mit der EU-Leitlinie die Beschäftigungskosten der Seeleute zugrunde gelegt. Damit sollen die Reedereien von den im internationalen Vergleich relativ hohen Arbeitskosten teilweise entlastet und ein Anreiz zur Beschäftigung von deutschen bzw. europäischen Seeleuten auf Schiffen unter deutscher Flagge geschaffen werden.

III.

Flexibilisierung und Entbürokratisierung

1. Schiffsbesetzung

a) Die Grundsätze des von der IMO beschlossenen Internationalen Sicherheitsmanagement-Code, die dem Reeder die Verantwortung für den sicheren Schiffsbetrieb und die Einhaltung der internationalen Vorschriften unter staatlicher Aufsicht zuzuweisen, erlauben es, von der bisher vorgeschriebenen Regelbesetzung abzugehen und in erster Linie dem Reeder die Verantwortung für die Schiffsbesetzung im Einzelfall zuzuweisen. Dieser muß je nach Schiffstyp, technischer Ausstattung und Fahrtgebiet der See-Berufsgenossenschaft einen Besetzungsvorschlag zur Genehmigung vorlegen. Die See-Berufsgenossenschaft als vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) beauftragte Stelle erteilt das Schiffsbesetzungszeugnis, wenn die maßgeblichen Kriterien wie Schiffsicherheit, sicherer Wachdienst, Arbeitsschutz (z. B. Ruhezeitenregelung), technische Ausrüstung des Seeschiffs, Befähigungszeugnisse und sprachliche Verständigung der Besatzung sichergestellt sind.

Das BMV wird die Verwaltungspraxis der See-Berufsgenossenschaft durch Richtlinien regeln.

b) Die Vorschriften, wonach bestimmte Bordpositionen mit Inhabern deutscher Patente besetzt werden müssen, werden überprüft. Die Dienststellung des Kapitäns bleibt auch künftig deutschen Staatsangehörigen mit deutschem Befähigungszeugnis vorbehalten. Die anderen Schiffsoffiziere können in einem noch abzustimmenden Umfang und im Einklang mit den internationalen Vorschriften (Internationales Übereinkommen über Mindestnormen für die Ausbildung, Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst der Seeleute, EU-Richtlinien) Ausländer sein, soweit sie im Besitz von international und gemeinschaftsrechtlich anerkannten Befähigungszeugnissen sind. Im Mannschaftsbereich wird der Einsatz von Ausländern zahlenmäßig nicht beschränkt.

Mit Hilfe dieser Flexibilisierung soll das Verwaltungsverfahren vereinfacht und zugleich der wirtschaftliche Druck zum Ausfliegen verringert werden. Ein Anreiz zur Beschäftigung deutscher/europäischer Seeleute soll – ähnlich wie in den übrigen EU-Mitgliedstaaten – über beschäftigungswirksame Finanzbeiträge (1998) bzw. den 40%igen Lohnsteuereinbehalt (ab 1999) erreicht

werden. Dabei geht die Bundesregierung davon aus, daß weitere Produktivitätsfortschritte in der Seeschifffahrt selbst zusätzlich zur Beschäftigungssicherung beitragen werden.

Die Bundesregierung wird die notwendigen Änderungen der Schiffsbesetzungsordnung und der Schiffsoffiziersausbildungsordnung in Kürze vorschlagen.

2. Ausbildung auf ausgeflaggten Schiffen

Den Reedern muß die Möglichkeit geboten werden, Schiffsmechaniker auch auf ihren Schiffen unter fremden Flaggen auszubilden, wenn die deutschen Ausbildungsvoraussetzungen nachweislich erfüllt werden können. Dieser Weg muß insbesondere für Fälle eröffnet werden, in denen eine begonnene Ausbildung wegen Flaggenwechsels des Ausbildungsschiffes fortgesetzt werden muß. Damit würde für die Ausbildung von Schiffsmechanikern die gleiche Möglichkeit eröffnet, wie sie für Offiziersassistenten im Rahmen von BMV-Richtlinien und für Fachhochschulpraktikanten in der Verantwortung der Hochschule heute bereits bestehen. Eine Ausdehnung der Ausbildungsmöglichkeiten in diesem Sinne würde die Ausbildungsbereitschaft der Reeder erweitern und damit die Anzahl der Bewerber für eine Schiffsoffiziersausbildung auf Fachschulen oder Fachhochschulen vergrößern. Damit könnte der absehbare Bedarf an deutschem Schiffsführungsnachwuchs besser erfüllt und das maritime Know-how in Deutschland erhalten bleiben.

Das Bundesministerium für Verkehr wird eine entsprechende Änderung der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung vorlegen.

3. Anpassung der Schiffssicherheitsvorschriften (Entbürokratisierung)

Die zunehmend harmonisierte Anwendung der internationalen Vorschriften für Bau, Ausrüstung und Betrieb der Seeschiffe in Europa erfordert es, das deutsche Regelwerk ohne Sicherheitsverlust an den internationalen Standard anzugleichen und, wo immer möglich, auf deutsche Zusatzvorschriften zu verzichten. Dies ist insbesondere in dem Maße vertretbar, in dem die EU für Tatbestände, die nicht im Internationalen Schiffssicherheitsvertrag geregelt sind, eigene Vorschriften erläßt.

Gleichzeitig will die Bundesregierung, ebenfalls im Geiste des Internationalen Sicherheitsmanagement-Code, die Verantwortung der Reedereien für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs stärken und

durch eine Zertifizierung von Reederei- und Bordbetrieb nachprüfbar machen. Alle für Schiffsbetreiber in Deutschland gültigen internationalen Vorschriften sollen an einer Stelle zusammengefaßt und an dieser Stelle fortgeschrieben werden, damit Reeder und Behörden jederzeit einen Überblick über das gültige Regelwerk haben.

Das Bundesministerium für Verkehr hat einen entsprechenden Gesetzentwurf vorbereitet, der z. Z. mit den Ressorts und Verbänden abgestimmt wird.

IV.

Sozialabgaben

Reduzierung der Sozialkosten für ausländische Seeleute auf deutschen Schiffen

Die Bundesregierung wird prüfen, ob deutsche Reedereien von bestimmten Sozialversicherungsbeiträgen für ausländische Seeleute ohne Wohnsitz und gewöhnlichen Aufenthalt im Inland befreit werden können, soweit die ausländischen Seeleute die notwendigen Anwartschaften für Sozialleistungen nicht erreichen können. Dies gilt insbesondere für die Arbeitslosenversicherung und die Überbrückungsgeldversicherung (Seemannskasse der See-Berufsgenossenschaft). Eine Freistellung von der Versicherungspflicht würde der geltenden Regelung für die Rentenversicherung entsprechen, nach der ausländische Seeleute mit Wohnsitz und gewöhnlichem Aufenthalt im Ausland auf Antrag von der Rentenversicherung befreit werden. Eine Ausdehnung dieser Befreiungsmöglichkeit auf die genannten Versicherungsarten könnte den Personalkostenaufwand deutscher Reedereien erheblich verringern, da diese bei Nettolohnvereinbarungen den Arbeitgeber- und den Arbeitnehmeranteil dieser Versicherungen zu tragen haben.

V.

Entschließungen des Deutschen Bundestages (Ausschuß für Verkehr) und des Bundesrates

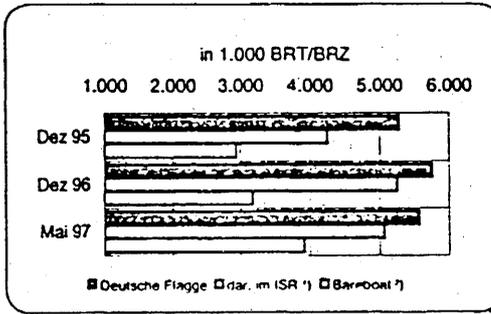
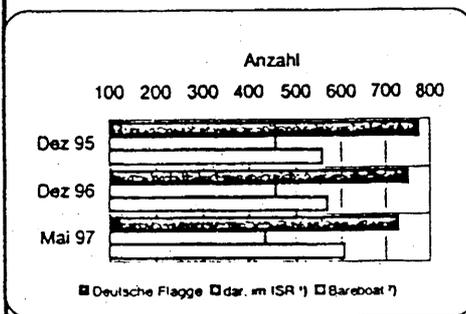
Die Bundesregierung berücksichtigt mit dem Konzept „Förderung der Seeschifffahrt in Deutschland“ zugleich die Entschließung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages vom 4. Juni 1997 zum Steuerreformgesetz 1999 sowie die Entschließung des Bundesrates zur Neugestaltung der deutschen Schifffahrtspolitik und zur Sicherung der deutschen Handelsflotte und des Reedereistandes Deutschland vom 6. Juni 1997.

Aktuelle Zahlen

Mai 1997

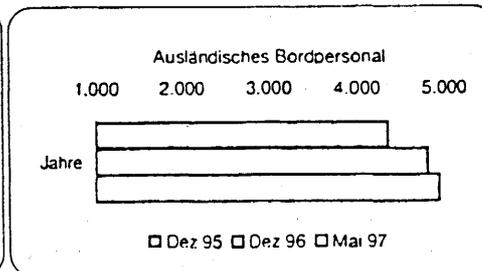
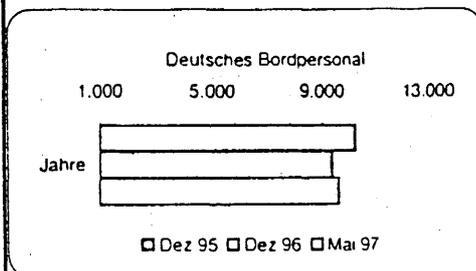
zum Handelsschiffsbestand:

	Stand:	Anzahl:	in 1.000 BRT/BRZ	in 1.000 tdw
Deutsche Flagge	Dez 95	774	5.282	
	Dez 96	750	5.757	
	Mai 97	727	5.574	
dar, im ISR ¹⁾	Dez 95	457	4.254	
	Dez 96	458	5.253	
	Mai 97	435	5.063	
Bareboat ²⁾	Dez 95	558	2.939	
	Dez 96	570	3.176	
	Mai 97	607	3.921	



zum Bordpersonal auf Handelsschiffen
unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland³⁾:

Stand:	Deutsches	Ausländisches	darunter		insgesamt
	Bordpersonal		EU	OECD	
Dez 95	10.248	4.358	320	635	14.606
Dez 96	9.370	4.803	400	549	14.173
Mai 97	9.611	4.933	381	514	14.544



1) Internationales Seeschiffahrtsregister
2) Befristet unter fremder Flagge (§ 7 FIRG)
3) Quelle: See-Berufsgenossenschaft

BMV A 25