

Deutschland auf Kurs – gemeinsam für eine starke deutsche Schifffahrt! Eine Standortbestimmung

Deutschland hat eine jahrhundertelange Geschichte als Schifffahrts- und Handelsnation. Angesichts der exportorientierten Ausrichtung der deutschen Wirtschaft spielt die Seeschifffahrt damals wie heute eine zentrale Rolle, insbesondere für den Außenhandel, das wirtschaftliche Wachstum, die Beschäftigung und die Versorgungssicherheit des Landes.

Deutschland ist in einem besonders hohen Maße export- und importabhängig, denn es benötigt als rohstoffarmes Industrieland eine Vielzahl von Importen aus Übersee. Erdöl und Erdölprodukte, Seltene Erden, Kohle und Eisenerz, Verbrauchsgüter, Vorprodukte und Halbleiter importiert Deutschland in großen Mengen per Schiff.

Im Jahr 2022 wurden 60 Prozent der deutschen Importe aus und 62 Prozent der deutschen Exporte in Drittstaaten mit dem Seeschiff abgewickelt. Allein im Jahr 2023 importierte Deutschland rund 1,5 Millionen Tonnen Güter pro Tag. Im Zuge der Energiekrise in Europa hat Deutschland in den vergangenen Jahren zudem einen bedeutenden Teil seiner Energieversorgung auf einen seewärtigen Import von verflüssigtem Erdgas (LNG) umgestellt. Über die aktuell geplanten und zum Teil bereits in Betrieb befindlichen schwimmenden LNG-Terminals können rund 38 Milliarden Kubikmeter LNG pro Jahr in Deutschland per Schiff angelandet werden. Ohne die Seeschifffahrt wäre diese Versorgung nicht möglich.

Die aktuellste im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erstellte Studie zu maritimer Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland quantifiziert die im Zusammenhang mit der Seeschifffahrt erzielten gesamtwirtschaftlichen Effekte im Jahr 2018 auf einen Umsatz von 86,3 Milliarden Euro, wodurch insgesamt 480.000 Arbeitsplätze gesichert wurden.

Die wichtige Rolle der Handelsflotte wird noch deutlicher, wenn man sich einen Spannungs- und Konfliktfall vor Augen führt. Die Bundesrepublik ist Mitglied der NATO, ein Bündnis, das den Atlantischen Ozean zum Zentrum hat. Die Aufrechterhaltung der Seewege im NATO-Bündnis ist im Verteidigungsfall von besonderer Bedeutung, weil knapp 90 Prozent der dann notwendigen Militärtransporte per Seeschiff erfolgen.



„Ein wichtiger Teil der
Zukunft unseres
Landes liegt auf See.“

Dr. Gaby Bornheim,
Präsidentin
Verband Deutscher Reeder

Den in Deutschland ansässigen knapp 300 Reedereien und ihrer Flotte von rund 1.800 Schiffen kommen im Verteidigungs-, Kriegs- und Krisenfall deshalb auch eine besondere Bedeutung und die Aufgabe zu, die Versorgung der Bevölkerung und der Streitkräfte zu einem Großteil sicherzustellen. Nach den einschlägigen Notstandsgesetzen können Bundesregierung und Bundestag entscheiden, dass deutsche Reedereien ihre Schiffe unter deutscher Flagge für eben diese Aufgabe bereitstellen müssen. Führen Schiffe eine ausländische Flagge, kann die Genehmigung zur Ausflagung widerrufen werden, ▶



▷ wodurch die Schiffe automatisch wieder unter deutscher Flagge stehen. Die deutsche Handelsflotte sichert somit die Versorgung der Bundesrepublik in Krisenzeiten, weshalb es wichtig ist, die Reedereien und ihre Schiffe in Deutschland zu halten.

Der große Stellenwert der Seeschifffahrt für ein Land wie Deutschland geht aber weit über die Sicherung des weltweiten Warenaustauschs hinaus. Die Seeschifffahrt ist Teil der Lösung eines wesentlich größeren Problems: Ohne den Handel über See wird die Welt den Klimawandel nicht aufhalten können. Denn neben dem Erreichen der für das Jahr 2050 avisierten eigenen Klimaneutralität ist die Schifffahrt auch notwendiger Katalysator der Dekarbonisierung unserer Gesellschaft. Sie ist unverzichtbares Medium, um „grüne“ Technologien zwischen Ländern auszutauschen und alternative Treibstoffe und Energien im- und exportieren zu können. So wird die Produktion von Wasserstoff durch Elektrolyse unter Verwendung von grünem Strom wichtige Grundlage einer neuen Energiewirtschaft vieler Länder – unter anderem Deutschlands – sein. Schon heute steht aber fest: Deutschland wird über 60 Prozent seines künftigen Wasserstoffbedarfs durch seewärtige Importe decken müssen.

Aufgrund dieses erheblichen Maßes an Abhängigkeit der Bundesrepublik von einer eigenen Handelsflotte unterliegen der deutsche Gesetzgeber und die Bundesregierung einer besonderen, in Art. 27 Grundgesetz verankerten Verpflichtung, die Funktionsfähigkeit der deutschen Handelsflotte zu erhalten. Mit Weitsicht hat das Grundgesetz schon vor 75 Jahren die für die Bundesrepublik bis heute so wichtige Handelsflotte unter den besonderen Schutz dieser Einrichtungsgarantie gestellt.

Gespiegelt wurde dies auch in einer wegweisenden Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes, welches dem Erhalt der deutschen Handelsflotte und ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit in seinem Urteil 1 BvF 1/90 vom 10. Januar 1995 eine erhebliche außenwirtschaftliche Bedeutung für die Bundesrepublik zuspricht und den Fortbestand dieser Handelsflotte rechtlich den wichtigen Gemeinschaftsgütern zurechnet.

Der Handel über See und eine eigene starke und international wettbewerbsfähige Schifffahrt bleiben für die Bundesrepublik auch in Zukunft unverzichtbar. Die künftige Industriepolitik am Schifffahrtsstandort Deutschland muss sich auf diese Notwendigkeit einstellen. Es gilt, die heimische Schifffahrtsbranche zu stärken, über sie den Zugang

„Deutschlands Zukunft als Exportnation hängt entscheidend von der Leistungsfähigkeit unserer Schifffahrt ab – als florierender Handels- und Logistikstandort ist Norddeutschland das Tor zur Welt.“

Dr. Philipp Murmann
Präsident UVNORD

der deutschen Wirtschaft zum Seehandel zu ermöglichen, die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland zu erhalten und damit die Resilienz der Bundesrepublik zu sichern.

Hierzu bedarf es in erster Linie verlässlicher und wettbewerbsfähiger steuerlicher Rahmenbedingungen für Schifffahrtsunternehmen in Deutschland.

Im internationalen Wettbewerb gewinnen die steuerlichen Rahmenbedingungen für den Standort Deutschland zunehmend an Bedeutung. Andere mit Deutschland im Wettbewerb stehende Industriestaaten

nehmen Steuersenkungen vor und verbessern die Investitionsbedingungen für die Unternehmen. Gerade in der internationalen Seeschifffahrt herrscht eine hohe Wettbewerbsintensität. Reedereien konkurrieren auf einem globalen Markt miteinander. Die hiermit verbundene Internationalisierung der operativen Kosten führt dazu, dass die steuerliche Belastung der einzige wesentliche verbliebene Kostenfaktor ist, der noch durch den jeweiligen Ansässigkeitsstandort bestimmt wird.

Im Jahr 1998 hat die Bundesrepublik Deutschland deshalb für Seeschiffe eine Sonderregelung im Einkommensteuergesetz zur Gewinnermittlung nach der Tonnage eingeführt. Bei der sogenannten Tonnagebesteuerung wird der steuerpflichtige Gewinn eines Schifffahrtsbetriebs nach der Frachtkapazität und den Betriebstagen der eingesetzten Schiffe bemessen. Dieser pauschal ermittelte Wert tritt als Besteuerungsgrundlage an die Stelle des eigentlichen Betriebsergebnisses.

Ziel der Einführung dieser Regelung war und ist, auf der Grundlage europäischer Beihilfeleitlinien die Abgabenbelastung deutscher Reedereien zu verringern und an das internationale Niveau anzupassen, um den Seeschifffahrtsstandort Deutschland zu erhalten und Investitionen in vorhandene und neue Arbeitsplätze zu ermöglichen. Infolge dieser wettbewerbsfähigen Besteuerungs-Rahmenbedingungen wird aus Deutschland heute die größte Containerschiffsflotte und eine der größten Handelsflotten der Welt bereedert.

Die Besteuerung nach der Tonnage hat sich zum weltweiten Standardinstrumentarium der staatlichen Förderung der internationalen Seeschifffahrt entwickelt. Allein in Europa haben 21 von 27 Mitgliedstaaten auf der Grundlage europäischer Beihilfeleitlinien nahezu vereinheitlicht ein Tonna- ▷



▷ gebesteuerungssystem eingeführt. Aber auch alle großen Wettbewerber außerhalb Europas verfügen über dieses oder ähnliche steuerpolitische Instrumente für die Seeschifffahrt zur Angleichung der Rahmenbedingungen.

Gerade im Lichte des zunehmenden internationalen Steuerwettbewerbs und der geopolitischen Unsicherheiten ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Rahmenbedingungen und mit ihnen insbesondere die Tonnagebesteuerung für in Deutschland ansässige Reedereien wettbewerbsfähig ausgestaltet bleiben. Denn erst diese spezielle steuerliche Regelung ermöglicht es deutschen Reedereien, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf globaler Ebene zu sichern, indem sie ihre Steuerlast an das internationale Niveau anpasst.

Der Deutsche Bundestag hat mit der Annahme des Antrages der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Maritime Souveränität in der Zeitenwende“ (BT-Drucksache 20/7571) im Juli 2023 anerkannt, dass gerade deshalb auch die Tonnagesteuer als Grundlage der starken und wettbewerbsfähigen deutschen Handelsflotte nachhaltig zu sichern ist. So heißt es in dem Antrag: „Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel [...] eine Weiterentwicklung der Tonnagesteuer zu prüfen, die dazu beiträgt, den deutschen Schifffahrtsstandort nachhaltig zu sichern und die das europäische Umfeld einbezieht; [...]“. Auch die CDU/CSU-Bundestagsfraktion setzt sich in ihrem

„Eine der Stärken des Standortes ist eine breit aufgestellte maritime Wirtschaft. Dazu gehört auch eine leistungsfähige Schifffahrt in Deutschland, deren Zukunft mithilfe einer wettbewerbsfähigen Tonnagesteuer gesichert bleiben muss. Denn es gilt: No Shipping, No Shopping“

Jens Broder Knudsen
Vorstandsvorsitzender ZVDS

Antrag „Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern“ für die einheitliche Anwendung der Tonnagebesteuerung in Europa ein (BT-Drucksache 20/7582).

Die Tonnagebesteuerung trägt nicht nur zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit bei, sondern ganz maßgeblich zur Stabilität und Attraktivität des deutschen Schifffahrts- und Wirtschaftsstandorts, zu dessen Krisenfestigkeit und zur Sicherung der vielen maritim geprägten Arbeitsplätze am Standort. Sie ermöglicht es den Reedereien, in die Modernisierung ihrer Flotten und in nachhaltige Technologien zu investieren, die für die Zukunft der Schifffahrt und den Klimaschutz von zentraler Bedeutung sind.

Deutschland steht vor der Herausforderung, seine Schifffahrt auch in den kommenden Jahren nachhaltig und wettbewerbsfähig zu gestalten. Dies erfordert gemeinsame Anstrengungen von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft.

Die Verbände BGA, UV Nord, der ZVDS und der VDR setzen sich daher gemeinsam für eine starke und zukunftsfähige Schifffahrt ein, die den Wohlstand unseres Landes sichert und zugleich ökologische Verantwortung übernimmt.

Zusammen können wir die Herausforderungen meistern und die deutsche Schifffahrt auf Kurs halten – für eine starke, nachhaltige und wettbewerbsfähige Zukunft unseres Landes!

Unterstützer



Der Verband Deutscher Reeder (VDR) vertritt die gemeinsamen wirtschafts- und sozialpolitischen Interessen der deutschen Reedereien auf der Ebene des Bundes und der Länder sowie gegenüber europäischen und internationalen Instanzen. Der VDR wurde 1907 gegründet und hat sich 1994 mit dem Verband der Deutschen Küstenschiffseigner zusammengeschlossen. Mit rund 200 Mitgliedern vertritt der VDR den größten Teil der deutschen Handelsflotte.



Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) vertritt die Interessen der Unternehmen des Groß- und Außenhandels sowie der B2B-Dienstleistungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene. Der BGA vertritt als Dachverband von knapp 70 Mitgliedsverbänden eine Branche mit rund 125.000 deutschen Unternehmen, und setzt sich ein für Weltoffenheit, freien Wettbewerb in einer liberalen, marktwirtschaftlichen Ordnung und verantwortungsvolles Unternehmertum.



UVNord ist der wirtschafts- und sozialpolitische Spitzenverband der norddeutschen Wirtschaft und vertritt über seine 111 Mitgliedsverbände die Interessen von 70.000 Unternehmen, die in Hamburg und Schleswig-Holstein rund 1,75 Millionen Menschen beschäftigen. UVNord ist Landesverband der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und Landesvertretung des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI).



Der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. (ZVDS) ist die nationale Dachorganisation der in Deutschland ansässigen örtlichen Schiffsmaklerverbände. Die Mitgliedschaft setzt sich zusammen aus Klarierrungsagenten, Befrachtungsmaklern, Linienagenturen sowie An- und Verkaufsmaklern. Derzeit sind rund 250 Unternehmen im ZVDS organisiert.