



Ausarbeitung

Beihilfen und Subventionen für die maritime Wirtschaft in Europa

Beihilfen und Subventionen für die maritime Wirtschaft in Europa

Aktenzeichen: WD 4 - 3000 - 005/16
Abschluss der Arbeit: 22.01.2016
Fachbereich: WD 4: Haushalt und Finanzen

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Belgien	4
3.	Dänemark	5
4.	Niederlande	5
4.1.	Tonnagesteuer	5
4.2.	Umsatzsteuer	6
4.3.	Lohnsteuer für Seefahrer	7
5.	Griechenland	7
5.1.	Seefahrer	8
6.	Italien	9
6.1.	Seefahrer	9
6.2.	Subventionen	9
7.	Spanien	9
7.1.	Steuerliche Förderung des Leasings von Investitionsgütern	9
7.2.	Tonnagebesteuerung	10
7.3.	Ausnahmen für die Kanarischen Inseln	10
7.4.	Arbeitnehmer auf Schiffen	10
7.5.	Subventionen	10
8.	Frankreich	10
8.1.	Umsatzsteuer	11
8.2.	Zollbefreiungen	11
8.3.	Begünstigungen für Leasingmodelle	11
9.	Deutschland	11
9.1.	Tonnagebesteuerung	11
9.2.	Lohnsteuereinbehalt	12
9.3.	Produktivitätshilfe für Maritime Technologien	12
9.4.	Unterstützungsmittel für den Regierungskoordinator für die maritime Wirtschaft	12
9.5.	Steuerbegünstigung für Energieerzeugnisse in der Binnenschifffahrt	13
9.6.	Stromsteuerermäßigung für Landstromversorgung von Wasserfahrzeugen	14
9.7.	Gesamtbeitrag in Deutschland	14

1. Fragestellung

Die Fragestellerin erkundigt sich nach der Gewährung von direkten und indirekten Subventionen für die Seeschifffahrt im europäischen Ausland. Insbesondere interessieren sie die Art und die Aufkommenshöhe der Vergünstigungen.

2. Belgien¹

Belgien besitzt ein Tonnagebesteuerungssystem als erleichterte Gewinnermittlungsmethode für die Seeschifffahrt. Diese gilt nur für Schiffe, bei denen in Belgien ansässige Reedereien wirtschaftlich engagiert sind.

Es bestehen Mehrwertsteuerbefreiungen für die Lieferung von bestimmten Schiffen:

- Seeschiffe, die für den Personen- oder Warentransport, die Fischerei oder den Handel genutzt werden,
- Rettungsboote für die Seenotrettung,
- Kriegsschiffe,
- Lastkähne für die kommerzielle Binnenschifffahrt.

Die Mehrwertsteuerbefreiung gilt außerdem für Schiffsbauer. Vergnügungsschiffe und Yachten sind ausgeschlossen.

Für Unternehmen, die nicht zur Tonnagesteuer optieren, besteht die Möglichkeit der beschleunigten Abschreibung. Dabei werden neue Seeschiffe über eine Gesamtlaufzeit von acht Jahren wie folgt abgeschrieben:

20% im ersten Jahr, 15% im zweiten und dritten und 10% in den übrigen fünf Jahren.

Für Reedereien, die nicht zur Tonnagesteuer optieren, besteht eine vergünstigte Besteuerung von Veräußerungsgewinnen von Seeschiffen.

Es besteht zudem in Flandern ein regionales Förderprogramm, das auch dort ansässige Reedereien fördert.

Ein Lohnsteuereinbehalt für die Arbeitnehmer auf den Schiffen besteht nicht.

1 Shipping Industry Almanac 2015, Hrsg. Von Ernst & Young, abrufbar unter: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-shipping-industry-almanac-2015/\\$File/ey-shipping-industry-almanac-2015.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-shipping-industry-almanac-2015/$File/ey-shipping-industry-almanac-2015.pdf), S. 37 ff.

3. Dänemark²

Dänemark besitzt ein Tonnagesteuersystem. Ein Unternehmer kann immer nur einheitlich für alle betriebenen Schiffe zur Tonnagebesteuerung wechseln.

Dänische Seeleute, die auf dänischen Schiffen arbeiten, die im Dansk International Skibsregister [DIS] registriert sind, sind für Einkünfte, die sie an Bord erzielt haben, von der Einkommensteuer befreit.

In Dänemark wohnende Seeleute, die auf dänischen oder ausländischen Schiffen außerhalb der Binnenschifffahrt arbeiten, können hierfür einen steuerlichen Sonderabzugsbetrag von jährlich 7.600 € ansetzen.

Nicht in Dänemark wohnende Seeleute, die auf dänischen Schiffen außerhalb der Binnenschifffahrt arbeiten, werden mit einem pauschalen Steuersatz von 35,6 % besteuert, der bereits bestimmte Sozialbeiträge beinhaltet. Steuerliche Abzüge sind hier nicht mehr gestattet.

Nicht in Dänemark wohnende Seeleute, die auf im DIS registrierten Schiffen arbeiten, sind von der dänischen Steuer komplett ausgenommen.

Die Lieferung und das Leasing von Seeschiffen mit einer Größe über fünf Registertonnen sind von der Mehrwertsteuer befreit. Diese Befreiung gilt zudem für den Passagierverkehr mit Seeschiffen.

4. Niederlande³

4.1. Tonnagesteuer

Die Niederlande besitzen seit 1996 eine Tonnagesteuer. Um diese vergünstigte Besteuerung in Anspruch nehmen zu können, müssen folgende Voraussetzungen vorliegen:

- Die Reederei schuldet die niederländische Einkommen- oder Körperschaftsteuer
- Die Reederei verwendet ihre eigenen Schiffe,
 - o um Personen oder Waren international nach Übersee zu befördern,
 - o zur Erkundung des Meeresbodens,
 - o zur Leitungs- oder Rohrverlegung auf dem Meeresboden,
 - o zur Hebung von Schiffen,
 - o Baggerarbeiten auf See oder
 - o um Unterstützungsleistungen auf See durchzuführen.

2 Shipping Industry Almanac 2015, a.a.O., S. 111 ff.

3 Shipping Industry Almanac 2015, a.a.O., S. 267 ff.

Zu den „eigenen Schiffen“ zählt das niederländische Recht hierbei auch Schiffe, die von der Reederei zur Nutzung gechartert wurden. Ausgeschlossen sind jedoch Schiffe, die von der Reederei an Dritte verchartert wurden. Sie können nicht von der Tonnagesteuer profitieren. Die Reedereien müssen mind. 30 % der schiffsverwaltenden Tätigkeiten übernehmen. Dabei müssen sie nicht zwingend Eigentümerin des Schiffes sein, es genügt auch, wenn sie die gesamte Crew und die technische Betriebsführung für den Eigentümer führen.

Für eigene Schiffe ist grundsätzlich vorgesehen, dass sie unter einer EU oder European Economic Area (EEA)-Fahne (Island, Lichtenstein und Norwegen) fahren. Es gibt einige Ausnahmen von den Vorschriften zur Flagge des Schiffes.

Die mittels Tonnage ermittelten steuerbaren Einkünfte werden bis zu einem Gewinn von 200.000€ mit 20% und über 200.000€ mit 25% der Steuer unterworfen.

Für Unternehmen, die zwar die Voraussetzungen der Tonnagesteuer erfüllen, diese aber nicht nutzen möchten, besteht alternativ die Möglichkeit der Sonderabschreibung der Investitionskosten in Höhe von 20% jährlich. Voraussetzung für diese Abschreibung ist jedoch, dass die Reederei Gewinne erzielt. Für die Bereiche, in denen Verluste erzielt werden, besteht die 20%ige Abschreibungsoption nicht.

Es gibt ferner die Möglichkeit der regressiven Abschreibung. Die Abschreibungsrate hängt hierbei vom Alter des Schiffes ab. Maximal sind 12,1% Abschreibung des Buchwerts eines neuen Schiffes pro Jahr möglich.

Investitionsanreize werden in den Niederlanden auf Antrag des Steuerpflichtigen gewährt und können von Reedereien genutzt werden, die nicht zur Tonnagesteuer optiert haben. Dabei kann ein bestimmter Prozentsatz (bis zu 28% des gesamten Investments) des Investitionsbetrags vom zu versteuernden Einkommen abgezogen werden. Hierzu müssen zwischen 2.300 € und 309.693 € während eines Jahres in relevante Vermögenswerte investiert worden sein.

4.2. Umsatzsteuer

Die Lieferung und Vermietung von Seeschiffen sind von der Umsatzsteuer befreit. Die Lieferung von Waren und Dienstleistungen für den grenzüberschreitenden Schiffsverkehr ist in den meisten Fällen ebenfalls befreit. Die Befreiung gilt zudem auch für den internationalen Personenverkehr auf Seeschiffen. Für den inländischen Personenverkehr gilt ein reduzierter Steuersatz von 6%. Dienstleistungen, die für Auftraggeber außerhalb der Niederlande erbracht werden, sind grundsätzlich von der Umsatzsteuer befreit.

Die Lieferung und Vermietung von Yachten, die nicht die Kriterien für Seeschiffe erfüllen, die aber für den geschäftsmäßigen Passagiertransport genutzt werden, können ebenfalls mit null Prozent Umsatzsteuer belegt sein. Hierfür gibt es die commercial cruising vessels (CCVs) Steuererleichterungsregelung. Diese Fälle sind dadurch gekennzeichnet, dass CCVs für die niederländische Umsatzsteuer wie Seeschiffe behandelt werden.

4.3. Lohnsteuer für Seefahrer

Die Lohnsteuerabzugs-Verordnung regelt, dass Reedereien, die Steuerschuldner in Lohnsteuerangelegenheiten sind, 40% des Lohnes der in den Niederlanden wohnenden, steuerpflichtigen Seefahrer vom Gesamtbetrag der Lohnsteuer und der Sozialversicherungsbeiträge gegenüber den Steuer- & Zollbehörden abziehen können. Dieser Lohnkostenabzug gilt auch für nicht in den Niederlanden dauerhaft wohnende Seefahrer, die aber EU-Bürger oder Bewohner eines EEA-Staates sind.

Dieser Lohnkostenabzug gilt auch für Niederländer, EU-Bürger oder Angehörige eines EEA-Staates, die nicht in den Niederlanden zur Zahlung der Lohnsteuer oder der Sozialversicherungsbeiträge verpflichtet sind. Der Anwendungsbereich dieser Regelung ist jedoch begrenzt, da Seefahrer, die unter niederländischer Flagge fahren in der Regel auch in den Niederlanden zur Zahlung der Lohnsteuer und der Sozialversicherungsbeiträge verpflichtet sind.

Für alle Nicht-EU/EEA-Angehörigen, die aber in den Niederlanden Lohnsteuer oder Sozialabgaben zahlen, besteht ein 10%iger Abzug vom Lohn.

Die Vergünstigung besteht nur für Schiffe, die unter niederländischer Flagge fahren und hauptsächlich auf hoher See verkehren. Unter die Definition der Seeschiffe fallen im Rahmen dieser Vergünstigung auch sogenannte CCVs.

Seefahrer, die im operativen Geschäft des Personenlinienverkehrs zwischen EU-Häfen arbeiten und nicht die Staatsbürgerschaft der EU oder eines EEA-Staates haben, unterfallen nicht dem Anwendungsbereich dieser Vergünstigung.

5. Griechenland⁴

Griechenland besitzt ein Tonnagesteuersystem. Eine besondere Vergünstigung besteht darin, dass die Zahlung der Tonnagesteuer den Steuerpflichtigen von der Zahlungspflicht für die Körperschaftsteuer befreit. Diese Befreiung gilt auch für die Anteilseigner der Reedereien (Article 2 of Law 27/1975). Die Befreiung beinhaltet jedoch nicht die Veräußerungsgewinne von Schiffen.

Die Schiffe werden für die Tonnagesteuer in zwei Kategorien eingeteilt. Der Besitz von Schiffen unter griechischer Flagge löst die Tonnagesteuerpflicht aus, unabhängig vom Wohnsitz des Besitzers. Auch für Schiffe unter ausländischer Flagge gilt die Tonnagesteuer, wenn das Management des Schiffes einem griechischen Verwaltungsbüro übertragen wurde, das den Regularien für die Tonnagesteuer unterliegt.

Für die Jahre 2014, 2015, 2016 und 2017 soll eine freiwillige Finanzhilfe für die Seeschifffahrt gewährt werden, um die bestehenden steuerlichen Verpflichtungen, die für Schiffe unter griechi-

4 Shipping Industry Almanac 2015, a.a.O., S. 161 ff.

scher oder ausländischen Flaggen existieren, abzumildern. Der Gesamtumfang dieser Finanzhilfen wird auf 105 Millionen Euro pro Jahr über die Gesamtlaufzeit von vier Jahren geschätzt. Letztlich ist somit mit Gesamtkosten von 420 Millionen Euro zu rechnen.

Die Europäische Kommission hat in einer Pressemitteilung vom 21.12.2015 mitgeteilt, dass sie rechtliche Bedenken gegen die derzeitigen Regelungen zur Tonnagesteuer in Griechenland hat. Die EU-Beihilfenvorschriften seien zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt erlassen worden und ermöglichen den Mitgliedsländern eine Besteuerung der Reedereien auf der Grundlage der Tonnage ihrer Flotte und nicht der tatsächlich erzielten Gewinne. Die Kommission hat Bedenken geäußert, dass die griechische Tonnagesteuerregelung nicht zielgerichtet eingesetzt wird und weiter gefasst ist, als nach den Seeverkehrsrichtlinien erlaubt, da sie auch von Anteilseignern von Reedereien sowie von Unternehmen in Anspruch genommen werden kann, die nicht im Seeverkehr tätig sind.

„Die Kommission hat Griechenland aufgefordert zu überprüfen, welche Schiffe die griechische Regelung in Anspruch nehmen können, und Fischereifahrzeuge, Schlepper sowie ohne Mannschaft an Touristen vermietete Yachten von der Vorzugsregelung auszunehmen. Die Betreiber solcher Schiffe sollen künftig der normalen Einkommensteuer unterliegen. Auch Versicherungsmakler, Schiffsmakler und andere im Seeverkehrsbereich tätige Vermittler sowie Anteilseigner von Reedereien sollten keinen Anspruch auf diese Steuervergünstigungen haben, da sie alle keine Seeverkehrstätigkeiten im eigentlichen Sinne erbringen.“⁵

„Die griechische Regierung hat nun zwei Monate Zeit, der Kommission mitzuteilen, ob sie mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden ist. In diesem Fall müsste sie ihre nationalen Vorschriften spätestens mit Wirkung zum 1. Januar 2019 entsprechend anpassen. Die griechische Regelung besteht seit 1975, also bevor Griechenland der Europäischen Union beitrug. Deshalb wird sie als „bestehende Beihilfe“ angesehen und unterliegt als solche einem bestimmten Verfahren der Zusammenarbeit. Sollte es nicht zu einer Einigung kommen, kann die Kommission ein förmliches Prüfverfahren einleiten.“

5.1. Seefahrer

Für Arbeitnehmer auf See besteht ein reduzierter Steuersatz zur Einkommensteuer von 15% für Seefahrer und 10% für Offiziere und die sonstige Besatzung.

Die steuerliche Absetzbarkeit des Lohns der Seefahrer ist für die Reedereien nicht mehr von entscheidender Bedeutung, seit sie im Rahmen der Tonnagebesteuerung nicht mehr zur Körperschaftsteuer herangezogen werden.

5 Pressemitteilung der EU-Kommission vom 21.12.2015; abrufbar unter http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/13888_de.htm (abgerufen zuletzt am 19.01.2016)

6. Italien⁶

Italien besitzt seit 2005 ein Tonnagesteuersystem. Unternehmen, die nicht zur Tonnagesteuer optieren, unterliegen der allgemeinen Körperschaftsteuer von 27.5 %. Allerdings besteht für Reedereien in der allgemeinen Besteuerung die Besonderheit, dass es einen besonderen Abzug für diese Branche in Höhe von 80 % des Gewinnes gibt.

Kapitalgewinne und –verluste sind in den Festbeträgen des Tonnagesystems bereits enthalten.

6.1. Seefahrer

Die Reedereien sind von der Zahlung der Sozialbeiträge und der Quellensteuer befreit, sobald ihre Schiffe im italienischen internationalen Schiffsregister registriert sind.

6.2. Subventionen

Italien hat keine speziellen Subventionen für die maritime Wirtschaft. Die Regierung stellt jedoch Mittel für Reedereien zur Verfügung, die sich am Handelsverkehr mit den italienischen Inseln beteiligen. Diese Subventionen sollen ein umfassendes Angebot an Seeverkehrsdienstleistungen für die Inselbewohner sicherstellen. Die Subventionen werden nur wenigen Unternehmen gewährt und beruhen auf einer Vereinbarung, die bis 2009 in Kraft war und deren Weitergeltung in der Gegenwart unklar ist.

Am 27. Juni 2002 wurde Directive 1177/2002 verabschiedet, die mit dem Haushaltsgesetz 2008 in Kraft trat. Demnach können Finanzhilfen von bis zu 6% des Auftragswerts für folgende Schiffsgattungen gewährt werden: Containerschiffe; chemische Transporte, Öltanker und Flüssiggas-Transporte. Das letzte Haushaltsgesetz hat keine Refinanzierung für diese Subvention bereitgestellt.

7. Spanien⁷

7.1. Steuerliche Förderung des Leasings von Investitionsgütern

Das neue Unternehmenssteuerrecht sieht weiterhin eine frühe und beschleunigte Abschreibung von bestimmten, im Rahmen von Leasingverträgen erworbenen, Vermögenswerten (nicht nur Schiffen) vor. Diese müssen mindestens 12 Monate Konstruktionszeit in Anspruch genommen haben und nach speziellen Kundenwünschen gefertigt worden sein. Güter, die in Serie hergestellt werden, sind explizit hiervon ausgeschlossen. Für diese nicht serienmäßig hergestellten Güter ist eine Sonderabschreibung bis zum Doppelten der linearen Abschreibung möglich, aber erst nach Übergabe der Güter an den Käufer.

6 Shipping Industry Almanac 2015, a.a.O., S. 223 ff.

7 Shipping Industry Almanac 2015, a.a.O., S. 385 ff.

7.2. Tonnagebesteuerung

Auch in Spanien besteht ein Tonnagesteuersystem. Die Reedereien müssen hierfür in einem speziellen Register eingetragen sein. Die Tonnagesteuer kann nur von Reedereien genutzt werden, deren strategisches und wirtschaftliches Management entweder in Spanien selbst oder in einem anderen EU-Mitgliedsstaat ausgeübt wird.

7.3. Ausnahmen für die Kanarischen Inseln

Kapitalertrags- und Dokumentensteuer: Befreiung für Rechtsakte und Verträge die auf Schiffen vorgenommen werden, die auf den Kanarischen Inseln registriert sind.

Einkommensteuer: Es besteht ein Freibetrag von 50% für alle Einnahmen, die auf Schiffen, die im Spezialregister eingetragen sind, erzielt wurden.

Unternehmensteuer: Steuergutschrift in Höhe von 90% des steuerpflichtigen Umsatzes, der aus der Nutzung von im Spezialregister registrierten Schiffen entsteht.

7.4. Arbeitnehmer auf Schiffen

Für die Crewmitglieder auf Schiffen, die im Sonderregister stehen, wurde ein Freibetrag von 90 % auf den Arbeitgeberbeitrag zur Sozialversicherung geschaffen. Beim regelmäßigen Passagiertransport zwischen EU-Häfen gilt diese Vergünstigung nur für EU- und EEA-Bürger.

Das spanische Einkommensteuergesetz kennt unterschiedliche Freibeträge für Zahlungen, die die Reederei an ihre Arbeitnehmer zur Kompensation höherer Lebenshaltungs- und Transportkosten zahlt. Diese Vergünstigung wird jedoch nur EU-/EEA-Bürgern gewährt, die auf Passagierschiffen arbeiten.

7.5. Subventionen

Die spanische Regierung bietet ihre finanzielle Unterstützung für heimische Firmen des Schiffbaus an. Der staatliche Garantiebetrug darf dabei 35% des finanzierten Preises nicht übersteigen.

8. Frankreich⁸

Frankreich führte am 1. Januar 2003 die Tonnagesteuer ein. Reedereien, die der französischen Unternehmenssteuer unterliegen habe das Wahlrecht zur Gewinnbesteuerung nach Tonnagegröße zu wechseln und seinen steuerpflichtigen Gewinn nur zu 1/3 in die Steuerberechnung einfließen zu lassen. Dabei werden die tonnagetypischen Berechnungen nach der Größe des Schiffes vorgenommen.

8 Shipping Industry Almanac 2015, a.a.O., S. 139 ff.

8.1. Umsatzsteuer

Die Versorgung, Reparatur, der Umbau, die Wartung sowie die Vercharterung und Vermietung von Seeschiffen wird von der Umsatzsteuer befreit. Dies gilt auch für Firmen, die in die Konstruktion, den Umbau oder die Reparatur von Schiffen als Subunternehmer eingebunden sind.

8.2. Zollbefreiungen

Von den Zöllen befreit sind alle Waren, die in Schiffe zum Zwecke der Konstruktion, Reparatur oder ihre Instandhaltung eingebaut werden sollen.

8.3. Begünstigungen für Leasingmodelle

Bereits von 1998 bis 2005 hatte Frankreich Steuerersparnisse von 20% bis 25% für französische Firmen beim Schiffskauf zugelassen. Diese Regelungen wurden von der EU-Kommission als unzulässige Beihilfen beanstandet.

Mit der Nachfolgeregelung werden nun für alle EU-Flaggen Modelle zur Gewinnreduzierung durch niedrige Leasingraten steuerlich begünstigt. Artikel 39 C des allgemeinen französischen Steuergesetzbuchs begrenzt dies jedoch indem die steuerliche Abschreibung eines von einer Wirtschaftlichen Interessensvereinigung (GIE) vermieteten Vermögenswertes nicht die betreffende Leasingrate übersteigen darf.

Zudem bestehen für die Seeschiffe gesonderte, günstigere Abschreibungsmöglichkeiten. Während der Besteuerung über das Tonnagesteuersystem werden Kapitalgewinne im Wege eines Anrechnungsverfahrens nicht mit Unternehmenssteuern belastet.

9. Deutschland

9.1. Tonnagebesteuerung⁹

Deutschland besitzt die „Tonnagesteuer“ nicht als eigene Steuerart sondern als besondere Form der Gewinnermittlung (§ 5a Einkommensteuergesetz). Grundlage der Gewinnermittlung ist die Nettoraumzahl, also die Größe des Schiffes. Weil der Pauschalbetrag weniger als einen Cent pro Tonne beträgt, entsteht in der Regel eine geringere Steuerlast als bei einer Besteuerung nach der sonst üblichen Gewinnermittlung. Es finden jedoch die allgemeinen Steuertarife des Einkommensteuergesetzes bzw. des Körperschaftsteuergesetzes Anwendung. Die tatsächliche Gewinnerzielung am konkreten Arbeitstag ist für die Gewinnermittlung nach dem Tonnagesystem irrelevant, da es sich um eine pauschale Bemessung der Besteuerungsgrundlagen handelt.

Angaben zum finanziellen Volumen der Reduzierungen bei der Gewinnermittlung liegen nicht vor, da im Besteuerungsverfahren keine „Schattenveranlagung“ nach den allgemeinen Gewinnermittlungsvorschriften erfolgt.

9.2. Lohnsteuereinbehalt

In § 41a Abs. 4 EStG ist derzeit ein Lohnsteuereinbehalt von 40 % für die Seeschifffahrt vorgesehen. Das finanzielle Volumen dieser Unterstützung wird im 25. Subventionsbericht der Bundesregierung¹⁰ mit 15 Millionen Euro pro Jahr angegeben.

9.3. Produktivitätshilfe für Maritime Technologien

Die Förderung zielt in der Schiffstechnik auf die Verbesserung des Produktes Schiff und die Erhöhung der Produktivität der Werften und Zulieferer. In der Meerestechnik sollen neue Initiativen in den Technologiefeldern Offshore-Technik, maritime Umwelttechnik und Polartechnik gefördert werden. Die Finanzhilfe wird im Wege der Anteilsfinanzierung gewährt. Die Eigenbeteiligung des Zuwendungsempfängers beträgt in der Regel mindestens 50 %. Das finanzielle Volumen wird mit 6,5 Millionen Euro jährlich angegeben.¹¹

9.4. Unterstützungsmittel für den Regierungskordinator für die maritime Wirtschaft

Die Mittel dienen vorrangig der Unterstützung des Koordinators der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. In Einzelfällen können auch zur Förderung solcher Projekte und Maßnahmen von Unternehmen der deutschen Werft- und Schiffbauzulieferindustrie sowie der meerestechnischen Industrie genutzt werden, die geeignet sind, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft zu steigern.

Förderung von Projekten und Maßnahmen der maritimen Wirtschaft, mit denen Umsetzungen der oben genannten Ziele unterstützt werden sollen.

Dazu gehören u.a.

- Projekte, die der verbesserten Teilhabe deutscher Unternehmen an der wachsenden umwelt- und klimaschutzorientierten Nachfrage der maritimen Märkte dienen,
- Maßnahmen zum Erhalt und zur Weiterentwicklung der Systemkompetenz der deutschen Werftindustrie,

10 BT-Drs. 18/5940, S. 293

11 BT-Drs. 18/5940, S. 163

-
- von den Unternehmen getragene Maßnahmen zur Sicherung des Ingenieur- und Fachkräftenachwuchses sowie zur Erhaltung von Beschäftigung und Qualifikation in der deutschen maritimen Industrie,
 - die Förderung stärkerer Vernetzungen und besserer Marktchancen der deutschen meeres-technischen Industrie,
 - Finanzierung von Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Masterplan Maritime Technologien (NMMT).

Es handelt sich um eine Produktivitätshilfe für die ein Volumen von 300.000 Euro jährlich angegeben wird.¹²

Finanzbeitrag an die Seeschifffahrt

Der Finanzbeitrag dient der Senkung der Lohnnebenkosten von Seeschiffahrtsunternehmen, um die Wettbewerbsfähigkeit der im internationalen Seeverkehr eingesetzten, unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe zu stärken. Zudem sollen Bordarbeitsplätze für deutsche Seeleute und Seeleute aus Mitgliedstaaten der EU auf deutschen Handelsschiffen sowie Kabelleger-, Nassbagger- und Schleppschiffen gesichert werden. Des Weiteren dient er der Förderung der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses sowie der Sicherung des maritimen Know-how.

Der Finanzbeitrag wird für die Dauer der deutschen Flaggenführung als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt. Die Notifizierungen bei der EU-Kommission sind erfolgt.

Es handelt sich um eine Anpassungshilfe deren finanzielles Volumen mit 57,8 Millionen Euro jährlich angegeben wird.¹³

9.5. Steuerbegünstigung für Energieerzeugnisse in der Binnenschifffahrt

Das Ziel der Vergünstigung ist die Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse der auf anderen Wasserstraßen verkehrenden Schifffahrt an die aufgrund internationaler Verträge für das Rheinstromgebiet geltende Abgabenbefreiung.

Steuerbegünstigt im Rahmen einer Steuerbefreiung oder Steuerentlastung sind in der Binnenschifffahrt verwendete Energieerzeugnisse, die für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen oder für die gewerbsmäßige Erbringung von Dienstleistungen verwendet werden.

12 BT-Drs. 18/5940, S. 169

13 BT-Drs. 18/5940, S. 202

Energieerzeugnisse für in der gewerblichen Schifffahrt eingesetzte Schiffe, die auf dem Rheinstromgebiet und auf bestimmten anderen Wasserstraßen verkehren, sind z. Zt. aufgrund internationaler Abkommen von Abgaben befreit; der Verkehr auf anderen Wasserstraßen ist gleichgestellt. Eine räumliche Abgrenzung der Begünstigung wäre auch wegen der vielfachen Übertrittsmöglichkeiten im Binnenwasserstraßennetz in der Praxis nicht oder nur mit kostspieligem Verwaltungsaufwand möglich. Im Hinblick auf den Beschluss der Bundesregierung zur Klimapolitik vom 3. Dezember 2014 ist bei der Fortführung der Maßnahme eine besondere Aufmerksamkeit auf Nachhaltigkeit zu legen.¹⁴

Es handelt sich um eine Erhaltungshilfe, die zu 100% vom Bund finanziert wird und mit einem finanziellen Volumen von 160 Millionen Euro jährlich angegeben wird.

9.6. Stromsteuerermäßigung für Landstromversorgung von Wasserfahrzeugen

Das Ziel der 100%ig vom Bund finanzierten Produktivitätshilfe ist die Förderung der landseitigen Stromversorgung von Schiffen.

Strom, der im Fall einer landseitigen Versorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt mit Ausnahme der privaten nicht gewerblichen Schifffahrt verbraucht wird, unterliegt einem ermäßigten Steuersatz von 0,50 € je Megawattstunde. Mit dieser Steuerbegünstigung sollen wirtschaftliche Anreize zur Inanspruchnahme der Landstromversorgung geschaffen werden, weil dadurch Schadstoff- und Lärmemissionen in Häfen wesentlich gesenkt werden können.¹⁵

Das finanzielle Volumen wird mit 3 Millionen Euro jährlich angegeben.

9.7. Gesamtbetrag in Deutschland

Für alle Steuervergünstigungen und Subventionen mit Bezug zur maritimen Wirtschaft ergibt sich ein Finanzvolumen von 242,6 Millionen Euro jährlich.

Ende der Bearbeitung

14 BT-Drs. 18/5940, S. 308

15 BT-Drs. 18/5940, S. 311