

Maritime Wirtschaft schwimmt auf Erfolgswelle

Tonnagesteuer entpuppt sich als starkes Incentive

Börsen-Zeitung, 20.9.2007
m. Hamburg – Die Einführung einer wettbewerbsfähigen Tonnagebesteuerung hat dem Schifffahrtsstandort Deutschland zu einem enormen Auftrieb verholfen. Selbst amerikanische Reeder werden durch die milde Besteuerung angelockt. Entstanden ist ein sich selbst verstärkendes maritimes Netzwerk. Das Maritime Competence Center von PricewaterhouseCoopers (PwC) hält es für absehbar, dass Hamburg in wenigen Jahren Rotterdam im Containerumschlag überholt.

In der europäischen Union sind inzwischen 16 Mitgliedsländer auf die Tonnagebesteuerung übergegangen. Die Blaupause lieferte das 1998 von den Niederlanden eingeführte System. Das Ziel einer Harmonisierung der nationalen Steuersysteme sei hier weitestgehend gelungen. In einem Quervergleich hat PwC allerdings einige Unterschiede festgestellt. Im deutschen System etwa sind Veräußerungsgewinne bei Schiffsverkäufen steuerfrei. Ganz anders in Frankreich, wo sie durch das herkömmliche Steuersystem erfasst werden.

In Dänemark wiederum besteht die Besonderheit, dass die Höhe des maximal begünstigten Eigenkapitals limitiert ist. Und in Finnland und Norwegen gilt die Tonnagesteuer ausschließlich für Kapitalgesellschaften. In Deutschland spielt die Rechtsform dagegen keine Rolle. Insgesamt sei das deutsche Tonnagesteu-

ermodell, so die Experten von PwC, wirklich wettbewerbsfähig. Allerdings legen die Finanzverwaltungen die Bestimmungen manchmal unterschiedlich aus. Dies führt aus Sicht der PwC zu Unsicherheiten. So hat nach einem Erlass zur Tonnagesteuer die Bereederung „nahezu ausschließlich“ in Deutschland zu erfolgen. Produktentanker aber würden häufig über Pools bereedert, die nicht immer ihren Standort in Deutschland hätten. Wenn das so üblich ist, greifen etwa die Hamburger Steuerbehörden das nicht auf. Dies sei aber nicht die durchgängige Praxis. Es wäre deshalb hilfreich, wenn hier vorab „verbindliche Auskünfte“ erteilt würden. In den Niederlanden seien solche verbindliche „Rulings“ üblich.

Beschäftigung steigt

Im Zuge der Globalisierung hat sich der Seeverkehr überproportional stark ausgeweitet. Besonders stark hat der weltweite Containerumschlag mit durchschnittlichen Wachstumsraten von rund 10% jährlich zugelegt. Deutschland betreibt heute mit 53 Mill. BRZ (Bruttoreaumzahl) die weltweit drittgrößte Handelsflotte nach Griechenland und Japan. Wird nur auf die Containerflotte abgestellt, liegen die deutschen Reeder mit großem Abstand auf Rang eins. Die Zahl der an Land beschäftigten Reederei- und Maklermitarbeiter stieg seit Einführung des neuen Steuerregimes auf rund 21.000.

Containerschiffsflotten

	Schiffe	Mill. tdw*)	Marktanteil %
Deutschland	1408	46,3	36,2
Japan	253	10,4	8,1
China	288	7,1	5,5
Griechenland	171	6,8	5,3
Großbritannien	86	4,0	3,2
Korea	121	2,5	2,0
Norwegen	16	0,5	0,4

*) tons dead weight; Quelle: ISL

Börsen-Zeitung