



Mehr Anreize für deutsche Flagge

Lohnsteuereinbehalt von 100 Prozent

VON PETER HANUSCHKE

Berlin. Seit 2012 schrumpft die deutsche Handelsflotte: Von einst 3900 fahren nur noch knapp unter 3000 Schiffe unter deutscher Flagge. Dass es weniger Schiffe gibt, ist dem allgemeinen Überangebot an Tonnage geschuldet, das seit Beginn der internationalen Schifffahrtskrise 2008 für den Verfall der Frachtraten verantwortlich ist. Dass aber immer mehr ausgeflaggt wird, liegt nach Auffassung vieler Reeder vor allem an den Kostennachteilen, die die deutsche Flagge im Vergleich zu anderen Flaggenstaaten nach sich zieht. Es gebe keine Flagge, die teurer sei, hat etwa der Bremer Rhederverein immer wieder betont. Vielen Reedern würde es demnach schon reichen, wenn die deutsche Flagge zumindest das Kosteniveau erreichen würde wie andere vergleichsweise teure europäische Flaggenstaaten beispielsweise Dänemark.

Ein Großteil der Forderungen, die der Deutsche Rhederverein auch immer formuliert hat, sind jetzt erfüllt: Die EU-Kommission hat der neuen Förderrichtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt für die Jahre 2017 bis 2020 zugestimmt, teilte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, am Donnerstag mit. Damit sei auch der letzte Baustein der Offensive zur Entlastung der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge, die Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bei der 9. Nationalen Maritimen Konferenz 2015 in Bremerhaven angekündigt hatte, umgesetzt.

Ferlemann: „Die deutsche Flagge ist stark – die Marke ‚German Shipping‘ steht weltweit für hervorragende Rahmenbedingungen und politische Stabilität.“ Trotzdem müsse Deutschland kostengünstiger werden, wenn mehr Schiffe unter deutsche Flagge fahren sollen. „Zur international wettbewerbsfähigen Gestaltung der deutschen Flagge entlasten wir die Seeschifffahrt deshalb um deutlich mehr als 100 Millionen Euro pro Jahr.“ Mit der Stärkung der deutschen Flagge setze die Bundesregierung ein klares Signal zur Zukunftssicherung maritimer Ausbildung und Beschäftigung. Maritime Kompetenz sei für den Schifffahrtsstandort Deutschland unerlässlich.

So haben Bund und Länder gemeinsam beschlossen, den Lohnsteuereinbehalt von bisher 40 auf 100 Prozent zu erhöhen. Der Bund erstattet die Arbeitgeberanteile für alle in Deutschland sozialversicherungspflichtigen EU-Seeleute zu 100 Prozent. Die neue Richtlinie gilt erstmals für das Bewilligungsjahr 2017.

Die Bundesregierung hat außerdem die Nationalitätenvorgaben in der Schiffsbesetzungsverordnung angepasst. Bislang galt, dass in Abhängigkeit von der Schiffsgröße bis zu vier Unionsbürger als Schiffsoffiziere an Bord tätig sein sollen. Zudem war ein Schiffsmechaniker vorgeschrieben. Bereits seit Juli ist für Schiffe ab 8000 Bruttoreaumzahl (BRZ) die Besetzung nur noch mit einem EU-Kapitän und einem EU-Offizier vorgeschrieben, für Schiffe bis 8000 BRZ mit reicht ein EU-Kapitän. Die Schiffsbesetzung unter deutscher Flagge werde dadurch flexibler und kostengünstiger, so Ferlemann.

Wegen diese neuen geplanten Förderrichtlinien hatte sich die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi bereits im Juni aus dem Maritimen Bündnis ausgetreten, das vor über zwölf Jahren zwischen Gewerkschaften, Reedereien und Politik geschlossen wurde, um die Zukunft des nautischen Personals in Deutschland zu sichern. Begründung von Verdi: Das Bündnis sollte unter anderem auch Ausbildung und Arbeitsplätze deutscher Seeleute sichern. Mit der neuen Vorschrift erfolge genau das Gegenteil, und die Reedereien sollen trotzdem hohe Subventionen bekommen.