

Bundesministerium der Finanzen
Wilhelmstraße 97
10117 Berlin

Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Versicherungssteuerrechts – Stellungnahme des Verbandes Deutscher Reeder (VDR)

Anrede ,

wir bedanken uns herzlich für Ihr freundliches Schreiben vom 14. November 2019 und für die uns damit eingeräumte Gelegenheit zur Stellungnahme zum (noch nicht im Ressortkreis abgestimmten) Referentenentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Versicherungssteuergesetzes (VersStRModG) des Bundesministeriums der Finanzen.

Der Referentenentwurf Ihres Hauses sieht einige wesentliche Änderungen hinsichtlich des Versicherungsteuergesetzes (VersStG) sowie der Versicherungsteuer-Durchführungsverordnung (VersStDV) vor. Sie betreffen u.a. auch die Seeschifffahrt bzw. den Bereich der Seeschiffsversicherung. Ziel des Gesetzesvorhabens soll es gemäß den Erläuterungen in Ihrem Schreiben sein, die Rechtssicherheit zu fördern und das Versicherungssteuerrecht in systematischer Hinsicht weiterzuentwickeln, damit es auch in Zukunft den Anforderungen an ein modernes Versicherungssteuerrecht gerecht wird.

Der VDR unterstützt diese Zielsetzung vollauf. Allerdings werden diese Ziele nach unserer Einschätzung – jedenfalls für den Bereich der versicherungsteuerlichen Behandlung von Seeschiffsversicherungen – mit dem derzeitigen Referentenentwurf leider bislang noch nicht erreicht und es drohen im Gegenteil sogar nachteilige Auswirkungen. Es wird Sie daher nicht überraschen, wenn wir nachfolgend einige nach unserer Überzeugung wesentliche Änderungs- und Ergänzungsanregungen zum Referentenentwurf unterbreiten, wobei wir uns auf die Regelungen beschränken, die für die versicherungsteuerliche Behandlung der Schifffahrt von besonderer Relevanz sind.

Die Schaffung rechtssicherer und adäquater Regelungen zur Erhebung von Versicherungssteuer auf die Prämien für Seeschiffsversicherungen in Deutschland ist für den VDR ein zentrales Thema von hoher Dringlichkeit und erheblicher Bedeutung, auch für die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland. Das o.g. Gesetzgebungsverfahren sollte unbedingt genutzt werden, um die Besteuerung von Seeschiffsversicherungen in Deutschland zukünftig im Vergleich zu (allen) anderen wichtigen Schifffahrtsstandorten zumindest in der EU wettbewerbsfähig und rechtssicher zu gestalten.

Dazu ist es notwendig, dass möglichst zeitnah Rechtssicherheit geschaffen wird, dass für deutsche Schiffsmanager keine Versicherungsteuer aufgrund des Managements von Schiffen in ausländischen Seeschiffsregistern droht. Außerdem sollten zukünftig Prämien für alle Seeschiffsversicherungen, sofern eine Steuerpflicht in Deutschland überhaupt besteht, dem Steuersatz von 3% gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG unterfallen, und nicht mit 19% besteuert werden, wie dies bislang für weite Bereiche der Seeschiffsversicherung der Fall ist.

Eine Steuerpflicht am deutschen Standort kann generell nur für Seeschiffsversicherungen in Betracht kommen, die sich auf in deutschen Seeschiffsregistern registrierte Seeschiffe beziehen – so wie dies auch jahrzehntelang allgemeine Auffassung und Verwaltungspraxis war, u.a. niedergelegt in einem gemeinsamen Erlass¹ der Finanzbehörden von Bund und Ländern aus dem Jahr 1993, der bestimmte, dass Versicherungsteuer in Deutschland nur dann abzuführen ist, wenn ein Schiff auch in Deutschland registriert ist (unabhängig davon, ob es die deutsche Flagge führt oder nach § 7 FIRG unter eine andere Flagge ausgeflaggt worden ist).

Die als Anlage zu dieser Stellungnahme beigefügten beiden Papiere zur Thematik zeigen den derzeitigen Wettbewerbsnachteil für den deutschen Standort im Bereich der Erhebung von Versicherungsteuer auf Seeschiffsversicherungen detailliert (siehe **Anlage 1**) und im Vergleich zu anderen wesentlichen Standorten (siehe **Anlage 2**) auf.

Dieser Wettbewerbsnachteil wird nach unserer Einschätzung durch den vorliegenden Referentenentwurf zur Novellierung des VersStG bedauerlicherweise nicht beseitigt. Dies gilt insbesondere für die Frage der Rechtssicherheit für Schiffsmanager, die weiterhin zumindest in bestimmten Konstellationen und abhängig von der Auffassung der Finanzverwaltung in der Praxis sowie möglicher Entscheidungen zuständiger Gerichte, die mit der erstmaligen Erhebung von Versicherungsteuer auf Prämien für Versicherungen von Seeschiffen, die überhaupt nicht in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und in ausländischem Eigentum stehen, konfrontiert sind.

Mit dem Referentenentwurf beabsichtigt Ihr Haus, sowohl das VersStG als auch die VersStDV in wesentlichen Punkten zu ändern. Die Seeschifffahrt bzw. die Erhebung von Versicherungsteuer auf Prämien für den Bereich der Seeschiffsversicherung ist davon in verschiedener Hinsicht betroffen:

1. Änderung des Versicherungsteuergesetzes – Artikel 1

a) Artikel 1 Nr. 2

Hier ist zunächst insbesondere auf die vorgesehenen Änderungen von § 1 Abs. 2 VersStG in **Artikel 1 Nr. 2** (Anwendungsbereich) hinzuweisen. Nach unserer Überzeugung sind die vorgesehenen Regelungen für den Bereich der Schifffahrt bzw. Seeschiffsversicherung teilweise widersprüchlich und problematisch.

So wird in der Begründung zu **Buchstabe b)** / § 1 Absatz 2 Satz 2 auf S. 22 des Referentenentwurfs zum einen zwar (zu Recht) als wichtiges Ziel hervorgehoben, dass mit der Neuformulierung „Mehrfachbesteuerungen innerhalb des EWR vermieden“ werden sollen. Nichtsdestotrotz soll für den Fall, dass ein Fahrzeug gleichzeitig in Registern mehrerer EWR-Staaten eingetragen ist bzw. für den Fall der Eintragung in einem deutschen und gleichzeitig

¹ VV ND FinMin 1993-03-03 S 6330-12-36.

in einem Register eines (anderen) EWR-Staates (was im Falle einer Ausflagging nach § 7 FIRG für den Bereich der Seeschifffahrt in der Praxis häufiger der Fall ist), eine Steuerpflicht generell bestehen – unbeschadet der bestehenden Möglichkeit einer Mehrfachbesteuerung innerhalb des EWR.

Die Klarstellung, dass eine Steuerpflicht in Deutschland ausgeschlossen ist, wenn ein Fahrzeug (bzw. Schiff) in keinem deutschen Register, sondern im Register eines (anderen) EWR-Staates eingetragen ist, wird vom VDR zwar ausdrücklich begrüßt. Wie bereits betont, sollte allerdings vielmehr klargestellt werden, dass eine Steuerpflicht aufgrund des VersStG in Deutschland generell nicht für Schiffe in Betracht kommt, die in keinem deutschen Seeschiffsregister registriert sind.

Dies würde nicht nur der jahrzehntelang praktizierten Verwaltungspraxis und allgemeinen Auffassung entsprechen, sondern wäre auch sachgerecht und adäquat: Nicht in deutschen Seeschiffsregistern registrierte Seeschiffe können am deutschen Standort nicht zur Tonnagesteuer gem. § 5a EStG optieren. Solche Schiffe ausländischer Eigentümer werden von Deutschland ggf. lediglich (z.B. technisch oder/und kommerziell) bereedert, sie unterliegen der Hoheit des Flaggenstaates und es gibt auch keinerlei Anknüpfungspunkte aufgrund einer Registrierung in einem deutschen Seeschiffsregister. Eine Belastung von Schiffen in ausländischen Registern mit Versicherungsteuer bzw. eine Erhebung von Versicherungsteuer auf die Prämien für Seeschiffsversicherungen (auch) für solche Schiffe gibt es nach Kenntnis des Verbandes an keinem anderen Schifffahrtsstandort. Der daraus für die Schifffahrt am deutschen Standort resultierende gravierende Wettbewerbsnachteil wird detailliert im als **Anlage 1** beigefügten Papier „Versicherungsteuer und Seeschifffahrt in Deutschland: Bestehende Wettbewerbsnachteile und drohende Zusatzbelastungen für die deutsche Seeschifffahrt“ aufgezeigt.

Insofern schlägt der VDR vor, Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b) des VersStRModG so zu ändern, dass klargestellt wird, dass eine Steuerpflicht bei der Versicherung von Risiken mit Bezug auf Schiffe, die in ein amtliches Register eines Staates außerhalb des Geltungsbereichs des Gesetzes einzutragen oder eingetragen sind, ausgeschlossen ist:

Hierfür sollte die im Referentenentwurf vorgesehene Nr. 2 des neuen, nach § 1 Absatz 2 Satz 1 einzufügenden Satzes („2. von Risiken mit Bezug auf Fahrzeuge im Sinn des Satzes 1 Nummer 2, die in ein amtliches Register eines Staates außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes einzutragen oder eingetragen sind,“) gestrichen und der Rest des neuen Satzes entsprechend angepasst werden. Zudem sollte klarstellend § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 wie folgt ergänzt werden nach „aller Art;“: „eine Steuerpflicht bei der Versicherung von Risiken mit Bezug auf Fahrzeuge, die in ein amtliches Register eines Staates außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes einzutragen oder eingetragen sind, kommt nicht in Betracht.“

b) Artikel 1 Nr. 5

Artikel 1 Nr. 5 des Referentenentwurfs sieht vor, dass § 6 Absatz 2 des VersStG geändert werden soll. Hierzu soll zum einen (Artikel 1 Nr. 5 a) der Katalog der wetterbedingten Elementargefahren in § 6 Abs. 2 Nr. 4 VersStG um die „Dürre“ ergänzt werden, mit der Folge, dass künftig auch Trockenheitsversicherungen im Bereich der Landwirtschaft dem besonderen Versicherungsteuersatz von 0,3 Promille der Versicherungssumme unterliegen. Dies zeigt, dass der Gesetzgeber auf wichtige Entwicklungen in der Praxis adäquat reagieren kann.

Zum anderen sollen nach **Artikel 1 Nr. 5 b)** in **§ 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG** die Wörter ***„in das deutsche Seeschiffsregister eingetragen ist“*** (wieder) **gestrichen** werden. Hierzu heißt es in der Begründung (Seite 16 oben): *„Regelung der Anwendbarkeit des ermäßigten Steuersatzes für die Seeschiffskaskoversicherung auch in Fällen, in denen das abgesicherte Seeschiff nicht im deutschen Seeschiffsregister eingetragen ist.“*

Hierzu ist zunächst anzumerken, dass dieses Erfordernis erstmals zum 1. Januar 2013 in das VersStG eingefügt wurde, ohne dass hierfür ein Grund ersichtlich war. Denn wie bereits geschildert, wurden in der Vergangenheit Seeschiffe, die nicht in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind, stets als nicht am deutschen Standort versicherungsteuerpflichtig begriffen und entsprechend behandelt. Offenbar unter Bezugnahme auf diese im Rahmen des Ersten Verkehrsteueränderungsgesetzes vorgenommene Ergänzung des Wortlauts von § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG wurde danach plötzlich erstmalig der Versuch vom Bundeszentralamt für Steuern (BZSt) unternommen, Versicherungsteuer für Seeschiffe zu erheben, die gar nicht in deutschen Registern registriert sind, aufgrund der Mitversicherung eines deutschen Bereederers/Managers im Rahmen einer Police eines ausländischen Schiffseigentümers. Die in der Begründung zu Artikel 3 Absatz 2 auf S. 33 des Referentenentwurfs aufgestellte Behauptung, dass im Rahmen des Ersten Verkehrsteueränderungsgesetzes auch das *„Inkrafttreten der ausdrücklichen Regelung der Steuerbarkeit von ausschließlich im Drittland registrierten Fahrzeugen“* umgesetzt wurde, ist so nicht zutreffend. Eine derartige *„ausdrückliche Regelung“* hinsichtlich des Anwendungsbereichs war im Ersten Verkehrsteueränderungsgesetz gerade nicht enthalten und intendiert: Weder in der Gesetzesbegründung des Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 5. Dezember 2012 noch in den mit dem Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) abgestimmten FAQ wurde eine etwaige materiell-rechtliche Änderung kommuniziert, die damaligen Änderungen in § 1 des VersStG wurden vielmehr ausdrücklich als rein redaktionell charakterisiert. Lediglich durch die Aufnahme der eigentlich überflüssigen Wörter *„in das deutsche Seeschiffsregister eingetragen ist“* in § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG konnte jedenfalls keine ausdrückliche Ausweitung der Regelungen zur Steuerbarkeit erfolgen.

Der VDR unterstützt die Streichung der Wörter *„in das deutsche Seeschiffsregister eingetragen ist“* in § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG. Die bislang im Referentenentwurf vorgesehene Änderung von § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG ist allerdings nicht ausreichend.

Dringend erforderlich und geboten ist vielmehr eine Änderung des Wortlauts, nach der zukünftig alle Arten der Seeschiffsversicherung, sofern in Deutschland eine Steuerpflicht besteht, dem Steuersatz von 3% gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG unterfallen. Wir verweisen hierzu auf die obigen Ausführungen sowie die Informationen in den beiden Papieren Anlage 1 und Anlage 2.

Artikel 1 Nr. 5 b) des VersStRModG ist daher anzupassen und § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG sollte zukünftig wie folgt formuliert werden:

„5. bei der Seeschiffsversicherung 3 Prozent des Versicherungsentgelts unter der Voraussetzung, dass das Schiff ausschließlich gewerblichen Zwecken dient und gegen die Gefahren der See versichert ist;“

Begründung:

Soweit Deutschland das Besteuerungsrecht zusteht, soll aus steuersystematischen Gründen die Besteuerung der Seeschiffsversicherung vereinheitlicht werden. Unter den Begriff der Seeschiffsversicherung fallen alle gängigen Bereiche der Seeschiffsversicherung, d.h. der Versicherung von Interessen im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Seeschiffes.

Neben der Seekaskoversicherung sind dies, beispielhaft, insbesondere die Nebeninteressenversicherung (IV; Increased Value Insurance), die Seehaftpflicht-Versicherung (P&I, Protection & Indemnity Insurance, inklusive crew P&I), die Versicherung von Kriegs- und Streikrisiken (War and Strikes Risks Insurance), die Seerechtsschutzversicherung (FD&D; Freight, Demurrage & Defense Insurance), die Ertragsausfall-Versicherung (LoH; Loss of Hire Insurance), die Entführungs- und Piraterie-Versicherung (K&R; Kidnap & Ransom), die Hypothekeninteressen-Versicherung (MII; Mortgagee Interest Insurance), die Drogenversicherung (Drug Seizure Insurance), die Enteignungsversicherung (CEND; Confiscation, Expropriation, Nationalization and Deprivation Insurance), die Charter-Haftpflichtversicherung (Charterers Liability Insurance), weitere maritime Spezialinteressenversicherungen (etwa Deviation, Maritime Liens) und maritime Vermögensschadenshaftpflichtversicherungen sowie Versicherungen zur Abdeckung von Cyberrisiken im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes. Die Voraussetzung der Eintragung des versicherten Schiffes in das Seeschiffsregister entfällt.

2. Änderung der Versicherungsteuer-Durchführungsverordnung – Artikel 2

Der Referentenentwurf sieht auch eine umfassende Änderung der Versicherungsteuer-Durchführungsverordnung (VersStDV) vor, vgl. § 2 VersStRModG. Unter anderem sollen in eine Neufassung von § 1 eine Vielzahl von Begriffsbestimmungen aufgenommen werden, die für die Interpretation und Anwendung des VersStG von erheblicher Bedeutung sind; so findet sich in Abs. 3 u.a. auch eine Begriffsbestimmung des "amtlichen Registers" i.S. des VersStG für Fahrzeuge und speziell für Schiffe (ausdrücklich: Schiffsregister, die bei den Amtsgerichten geführt werden).

Aus Sicht des VDR ist zum einen bereits fraglich, ob eine Auslagerung wesentlicher Bestimmungen, die zur Anwendung und Interpretation des VersStG erforderlich sind, in eine gesonderte Durchführungsverordnung überhaupt sinnvoll und angemessen ist. Die vorgesehene Aufspaltung von maßgeblichen Regelungen in VersStG und VersStDV trägt weder zur Verständlichkeit noch zur Anwenderfreundlichkeit und Rechtssicherheit bei. Vorzuziehen wäre nach Auffassung des Verbandes vielmehr eine grundlegende Revision und Präzisierung des VersStG (und seines Anwendungsbereichs) selbst, das iS Systematik, Klarheit und Rechtssicherheit nicht mehr den Anforderungen an ein modernes Gesetz genügt, was in den letzten Jahren – in Verbindung mit einer teils sehr extensiven Auslegung von einzelnen Bestimmungen durch die Finanzverwaltung – bedauerlicherweise vermehrt zu rechtlichen Verfahren vor den zuständigen Gerichten Anlass gegeben hat, nicht zuletzt hinsichtlich der Erhebung von Versicherungsteuer für Seeschiffsversicherungen.

Es erscheint z.T. überdies zweifelhaft, ob einzelne Begriffsbestimmungen gelungen bzw. hinreichend konkret sind. So bestimmt der neue § 1 Absatz 3 zwar, dass „amtliche Register im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 des Gesetzes (...) insbesondere (...) 2. für Schiffe die bei den Amtsgerichten geführten Schiffsregister, (...)“ sind. Aufgrund der Verwendung von „insbesondere“ ist hier aber durchaus denkbar, dass ein Gericht zu der Auffassung gelangt, dass zumindest „auch“ andere Register bzw. Registrierungen relevant sind und so das Ziel der Rechtssicherheit bzgl. des Anknüpfungspunktes verfehlt wird. In § 1 Absatz 4 wird zudem offenbar für bestimmte Fallkonstellationen ein erweiterter Begriff des Versicherungsnehmers definiert, wohl um den Anwendungsbereich des VersStG zu erweitern. Die Einführung eines (zusätzlichen) „materiellen“ Versicherungsnehmers als einer Person, deren Risiken durch die Versicherung gedeckt werden, erscheint systematisch nicht überzeugend, zumal der Wortlaut auch hier kaum für die erforderliche Rechtssicherheit sorgen dürfte. Der Wortlaut „deren Risiken... gedeckt werden“ ist äußerst interpretationsbedürftig bzw. -fähig, hiermit könnte für eine Vielzahl von Konstellationen

quasi ein Auffangtatbestand geschaffen werden und dies dann ggf. bedeuten, dass solche Konstellationen als erstmals versicherungsteuerpflichtig eingestuft würden, je nach Interpretation und Handhabung der Bestimmung.

3. Inkrafttreten – Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des VersStRModG. Generell ist gemäß Abs. 1 (wie üblich) vorgesehen, dass das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft tritt; vorbehaltlich von Abs. 2. Nach Abs. 2 gilt, dass Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b (wir machen darauf aufmerksam, dass im Referentenentwurf des VersStRModG irrtümlich auf „Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b“ verwiesen wird, gemeint ist allerdings Nummer 5 Buchstabe b) rückwirkend mit Wirkung zum 1. Januar 2013 in Kraft tritt.

Wie oben bereits erläutert, kann nach Auffassung des VDR nicht die Rede davon sein, dass es durch das Erste Verkehrsteueränderungsgesetz zum 1. Januar 2013 zum Inkrafttreten einer ausdrücklichen Regelung der Steuerbarkeit von ausschließlich im Drittland registrierten Fahrzeugen gekommen ist. Hierfür gibt es weder in der relevanten Gesetzesbegründung noch im Gesetzeswortlauf selbst einen validen Anhaltspunkt – und wie Ihrem Hause bestens bekannt ist, wird diese Frage auch von der überwiegenden Meinung in der Literatur anders als in der Begründung zu Absatz 2 auf S. 33 im Referentenentwurf ausgeführt beurteilt und ist zudem Gegenstand von Gerichtsverfahren.

Eine Rückwirkung der Änderung des § 6 Absatz 2 Nummer 5 VersStG und Anwendbarkeit ab dem 1. Januar 2013 wird vom VDR gleichwohl ausdrücklich unterstützt. Nach Auffassung des Verbandes sollte dies für die oben vorgeschlagene Fassung von § 6 Absatz 2 Nummer 5 VersStG gelten („5. bei der Seeschiffsversicherung 3 Prozent des Versicherungsentgelts unter der Voraussetzung, dass das Schiff ausschließlich gewerblichen Zwecken dient und gegen die Gefahren der See versichert ist;“).

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für Rückfragen jederzeit sehr gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
VERBAND DEUTSCHER REEDER

Anlagen

Anlage 1:

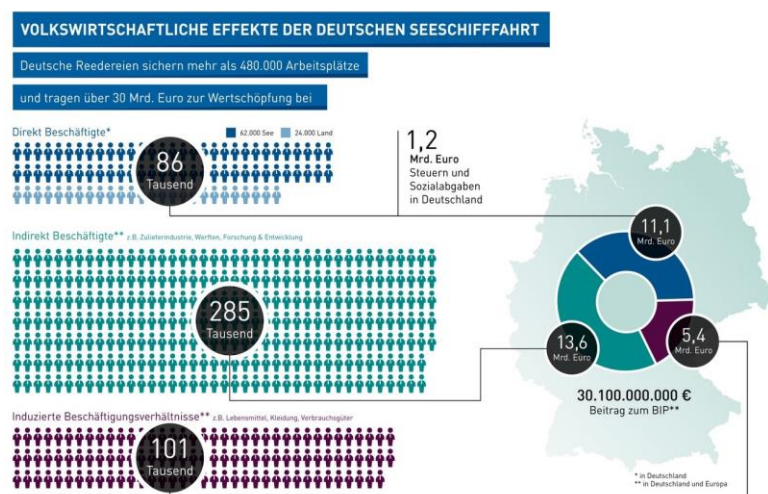
Versicherungsteuer und Seeschifffahrt in Deutschland:
Bestehende Wettbewerbsnachteile und drohende Zusatzbelastungen
für die deutsche Seeschifffahrt

Anlage 2:

Erhebung von Versicherungsteuer in der Seeschifffahrt:
Vergleich der Wettbewerbssituation auf europäischer Ebene und globaler Ausblick

VERSICHERUNGSTEUER UND SEESCHIFFFAHRT IN DEUTSCHLAND: BESTEHENDE WETTBEWERBSNACHTEILE UND DROHENDE ZUSATZBELASTUNGEN FÜR DIE DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT

Deutschland ist eine der weltweit größten Schifffahrtsnationen. Insbesondere in der Containerschifffahrt belegt Deutschland mit einem internationalen Marktanteil von rund 30 Prozent den weltweiten Spitzenplatz. Die Seeschifffahrt ist eine der Schlüsselindustrien im exportorientierten Deutschland. Sie trägt über 30 Milliarden Euro zur Wertschöpfung bei, mit einem direkten und indirekten Beschäftigungseffekt von über 480.000 Arbeitnehmern in Reedereien und den übrigen maritim geprägten Gewerken und Betrieben. Die deutsche Seeschifffahrt hält eine Trägerfunktion für das gesamte deutsche maritime Cluster mit einem enormen „backflow to government“ an Steuern und Sozialabgaben. Diese Leistungsbilanz bildet die Grundlage des Erfolges Deutschlands als führendes Mobilitäts- und Logistikland.



EINFÜHRUNG ZUR DEUTSCHEN HANDELSFLOTTE, SEESCHIFFSREGISTERN UND DER FLAGGENFÜHRUNG

Bedingt durch die schweren Auswirkungen der Schifffahrtskrise seit 2008 schrumpft die deutsche Handelsflotte allerdings seit einigen Jahren erheblich. Derzeit besteht sie aus 2.114 Seeschiffen in deutschen Seeschiffsregistern mit einer Größe von über 100 BRZ¹. Zum Vergleich: der Höchststand lag bei 3.784 Seeschiffen Ende 2011 bzw. 3.750 Schiffen und über 90 Mio. BRZ im September 2012.

Neben dem klassischen Geschäftsfeld des Einsatz von eigenen, im **Eigentum** bzw. Miteigentum einer deutschen Reederei stehenden Schiffen werden vom deutschen Standort aus von hiesigen Reedereien auch Schiffe die ausländischen Eigentümern gehören und nicht in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind technisch und/oder kommerziell betreut bzw. bereedert. Diese sog. „**Drittbereederung**“ bzw. „Third-party-Management“ als Dienstleister für ausländische Eigentümer hat in den

¹ Statistik des BSH, Stand 31.12.2018.

letzten Jahren aufgrund der Veränderungen in der Schiffsfinanzierung und der Eigentümerstrukturen am Standort Deutschland erheblich an Bedeutung gewonnen. Nach groben Schätzungen dürften inzwischen mit steigender Tendenz bis zu 500 Seeschiffe von Deutschland aus in dieser Form bereedert werden, die nicht zur deutschen Handelsflotte gehören.

Seeschiffe in deutschem Eigentum werden immer dann in ein deutsches **Seeschiffsregister** eingetragen, wenn diese nach den §§ 1, 2 FIRG die Bundesflagge zu führen haben oder führen dürfen. Seeschiffsregister geben als öffentliche Register Auskunft über die Rechtsverhältnisse an Seeschiffen und werden von den Amtsgerichten als Registergerichte geführt². Seeschiffsregister dienen dabei öffentlich-rechtlich insbesondere der Identifizierung des Seeschiffes³, privat-rechtlich legt das Seeschiffsregister den wesentlichen Teil der sachenrechtlichen Verhältnisse hinsichtlich des jeweiligen Schiffes offen⁴.

Auch bestimmte steuerrechtliche Tatbestände sind in der Seeschifffahrt an die Voraussetzung der Eintragung eines Seeschiffs in das (deutsche) Seeschiffsregister geknüpft⁵. Eine der wichtigsten Funktionen des Seeschiffsregisters ist die Auskunft darüber, unter welcher Flagge ein Seeschiff eingetragen ist und somit betrieben wird.

Durch die Eintragung in das Seeschiffsregister erhält das Seeschiff die Nationalität des Registerstaates, und unterliegt damit dessen Rechtsordnung. Das Recht (und die Pflicht) zum Führen der Bundesflagge ist in Deutschland im FIRG geregelt.

² Näheres ist in der Schiffsregisterordnung festgelegt (in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1994 (BGBl. I S. 1133), die zuletzt durch Artikel 29 des Gesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2208) geändert worden ist).

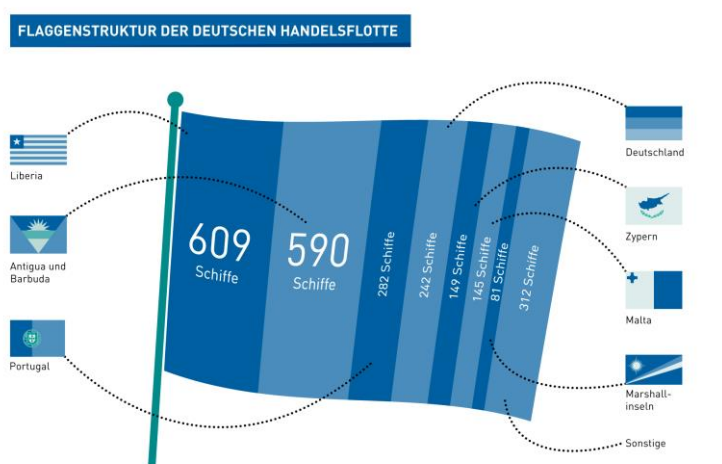
³ Die Eintragung erfolgt grundsätzlich in das für den jeweiligen Heimathafen oder Heimatort zuständige Schiffsregister (§ 4 Abs. 1 SchRegO). Derzeit gibt es in Deutschland insgesamt 17 Seeschiffsregister, die von bestimmten Amtsgerichten (vor allem in den norddeutschen Küstenländern) geführt werden. Das Seeschiffsregister dient einem doppelten Zweck, da die Eintragung sowohl eine öffentlich-rechtliche als auch eine privatrechtliche Wirkung hat: Öffentlich-rechtlich dient es der Identifizierung des Schiffes (Identitätsmerkmale und Eigentumsverhältnisse). Die Eintragung im Seeschiffsregister verleiht dem eingetragenen Schiff die formelle Befugnis zur Führung der Bundesflagge (§ 3 FIRG). Auf Grund der Eintragung in das Seeschiffsregister stellt das Registergericht das Schiffszertifikat (Certificate of Registry) aus. Es stellt einen Auszug des Registers dar und dient als Urkunde für den Nachweis der Berechtigung zum Führen der Bundesflagge (§ 60 SchRegO). Das Schiffszertifikat muss stets an Bord mitgeführt werden. Entfällt das Recht zur Führung der deutschen Flagge infolge einer Genehmigung nach § 7 FIRG, eine fremde Flagge zu führen („Ausflaggung“), so wird dies im Schiffsregister eingetragen (§ 17 Abs. 2 SchRegO).

⁴ Die Eintragung der Eigentumsverhältnisse und der Belastung mit Schiffshypotheken dient auch der Orientierung der verschiedenen am Seeverkehr beteiligten Parteien. Bei bestimmten Eintragungen (z. B. die Eintragung der Eigentümer sowie der Berechtigten aus einer Schiffshypothek) im Seeschiffsregister besteht die Vermutung für deren Richtigkeit (§ 15 SchRG); Eintragungen in das Schiffsregister genießen gegenüber gutgläubigen Dritten öffentlichen Glauben (§ 16 Abs. 1 S. 1 SchRG).

⁵ Die Möglichkeit der Optierung zur Tonnagesteuer nach § 5a EStG setzt etwa eine Registrierung in einem deutschen Schiffsregister, aber nicht das Führen der deutschen Flagge voraus. Dies bedeutet, dass sowohl Schiffe in deutschen Seeschiffsregistern, die die deutsche Flagge führen, als auch nach § 7 FIRG ausgeflaggte Seeschiffe zur Tonnagesteuer nach § 5a EStG optieren können, sofern die weiteren Voraussetzungen erfüllt sind. Für vom deutschen Standort aus bereederte Seeschiffe ausländischer Eigentümer, die in ausländischen Seeschiffsregistern registriert sind, kann in Deutschland keine Tonnagesteuer in Anspruch genommen werden.

Grundsätzlich besteht in Deutschland für deutsche Eigentümer von Seeschiffen eine **Pflicht zum Führen der deutschen Flagge**⁶. Das FIRG enthält eine in der Praxis äußerst wichtige Ausnahme zu dieser Pflicht: Gemäß § 7 Abs. 1 S. 1 FIRG kann auf Antrag einer Reederei eines im Schiffsregister eingetragenen Seeschiffes unter bestimmten Voraussetzungen für einen Zeitraum von längstens zwei Jahren widerruflich genehmigt werden, dass das Schiff anstelle der Bundesflagge eine andere ausländische Nationalflagge führt (Ausflaggungsgenehmigung). Die Erteilung einer erneuten Erlaubnis unmittelbar im Anschluss an den maximal zweijährigen Zeitraum der Ausflaggungsgenehmigung ist möglich.

Das Interesse, Schiffe unter fremder Flagge zu betreiben ist in erster Linie auf die damit in der Praxis verbundenen, häufig erheblichen Betriebskostenvorteile – insbesondere bei den Personalkosten – zurückzuführen. Aber auch andere Aspekte spielen eine teilweise wichtige Rolle bei der



Flaggenwahl, z. B. die besondere Effizienz und Dienstleistungsorientierung von Flaggenstaatsverwaltungen, mögliche Zugangsbeschränkungen bei Hafenanläufen unter bestimmten Flaggen (etwa das Verbot, türkische Häfen unter zyprischer Flagge anzulaufen) oder bestimmte Vorgaben des Charterers zur Flagge, etwa aufgrund von Kabotagebestimmungen usw.

1. VERSICHERUNGSTEUER UND SEESCHIFFFAHRT – STATUS QUO UND BESTEHENDER WETTBEWERBSNACHTEIL AM DEUTSCHEN STANDORT

Die Versicherungsteuer in Deutschland hat sich aufgrund ihrer insbesondere im europäischen Vergleich erheblichen Höhe schon seit geraumer Zeit zu einem echten Wettbewerbsnachteil für den Schifffahrtsstandort Deutschland entwickelt. In

⁶ Nach § 1 Abs. 1 und § 6 Abs. 1 FIRG *haben* alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe (Seeschiffe) das Recht, aber auch die Pflicht, die Bundesflagge zu führen, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes (GG) haben. Offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften werden deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt, wenn sowohl die Mehrheit der persönlich haftenden als auch der zur Geschäftsführung und Vertretung berechtigten Gesellschafter aus Deutschen besteht und außerdem nach dem Gesellschaftsvertrag die deutschen Gesellschafter die Mehrheit der Stimmen haben und die Gesellschaft ihren Sitz im Geltungsbereich des GG hat. Dies gilt auch generell für juristische Personen, wenn Deutsche im Vorstand oder in der Geschäftsführung die Mehrheit haben (§ 1 Abs. 2 FIRG). Nach § 2 FIRG *können* zudem alle Kauffahrteischiffe oder sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe die Bundesflagge führen (d.h. es besteht in den hier geregelten Fallkonstellationen anders als nach § 1 FIRG keine grundsätzliche Verpflichtung zur Führung der Bundesflagge), wenn bestimmte Anforderungen erfüllt sind.

Deutschland fallen grundsätzlich 19 % Versicherungsteuer an und sind auch in dieser Höhe für den Bereich der Seeschiffsversicherung einschlägig (z.B. P&I-Versicherung, FD&D-Versicherung), mit Ausnahme des privilegierten Steuersatzes für den Bereich der Seekaskoversicherung für in deutschen Registern registrierte Seeschiffe. Praktisch alle anderen bedeutenden und insbesondere auch europäischen Schifffahrtsstandorte bzw. -nationen haben den gesamten relevanten Bereich der Seeversicherung für Handelsschiffe von einer Versicherungsteuer (sofern diese überhaupt existiert) freigestellt, so z.B. Dänemark, die Niederlande, Frankreich, UK oder Singapur. Sofern in anderen Ländern in Teilbereichen Versicherungsteuer für Seeschiffsversicherungen erhoben wird, sind die Steuersätze sehr viel niedriger als in Deutschland. Die Seekaskoversicherung ist praktisch überall komplett von einer Besteuerung ausgenommen.

Bereits vor der Änderung der Auffassung der Finanzverwaltung und geänderten Verwaltungspraxis hinsichtlich der versicherungsteuerlichen Beurteilung von Seeschiffen, die nicht in deutschen Seeschiffsregistern registriert sind, bestand für den Schifffahrtsstandort Deutschland somit hinsichtlich der Belastung mit Versicherungsteuer ein erheblicher Wettbewerbsnachteil zu den anderen wichtigen Schifffahrtsnationen auch in Europa.

Denn nach § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG gilt in Deutschland ein privilegierter Steuersatz in Höhe von 3% auf das Versicherungsentgelt bzw. die Prämie lediglich für die Seeschiffskaskoversicherung, und zwar unter der Voraussetzung, dass das Schiff in das deutsche Seeschiffsregister eingetragen ist, ausschließlich gewerblichen Zwecken dient und gegen die Gefahren der See versichert ist. Alle anderen Bereiche der Seeversicherung unterliegen dem Regelsteuersatz von 19% auf die Prämie; für Schiffe in ausländischen Registern gilt dies, sollten sie zukünftig auch in Deutschland der Besteuerung im Rahmen des VersStG unterliegen, sogar generell, d.h. auch für den Bereich der Schiffskaskoversicherung.

Angesichts der Tatsache, dass sich alle relevanten EU-Schifffahrtsstandorte durch eine deutlich geringere Belastung der Schifffahrt mit Versicherungsteuer auszeichnen bzw. die Seeschiffsversicherung dort häufig sogar gar keiner Versicherungsteuer unterliegt oder der Bereich der Seeversicherung („marine insurance“) von einer Besteuerung komplett ausgenommen ist (siehe hierzu insbesondere den diesem Papier beiliegenden Vergleich zur Situation in den Niederlanden), ergibt sich bereits hieraus ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für den deutschen Schifffahrtsstandort, der überschlägig wie folgt geschätzt werden kann:

Die Prämien für die Versicherungen von Seeschiffen sind von vielen verschiedenen Faktoren abhängig – u.a. von dem (versicherten) Wert des Seeschiffs, vom Schiffstyp, von der Größe, dem Einsatzzweck, dem Fahrtgebiet des Schiffes, von Art und Umfang der spezifischen Seeversicherung wie etwa der Höhe eines vereinbarten Selbstbehaltes, der Größe der versicherten Flotte, dem individuellen track-record der Reederei bzw. der Einschiffsgesellschaft (Vorschädengeschichte) usw. Die jährliche

Gesamtprämie für die Versicherung eines Seeschiffes variiert daher enorm und ist genauso vielfältig wie die Handelsflotte selbst⁷.

Nach Kenntnis des VDR dürften Beträge von durchschnittlich ca. 100.000,- bis 250.000,- Euro jährlich an Gesamt-Prämienvolumen pro Seeschiff im internationalen Verkehr typisch sein und daher eine plausible kalkulatorische Basis bilden. Als durchschnittlicher relevanter Steuersatz bzgl. der Versicherungsteuer ist für Schiffe in deutschen Seeschiffsregistern nach den Erkenntnissen des Verbandes von rd. 11% auszugehen. Dies ist sowohl die „rechnerische Mitte“ zwischen 19% für P&I-Versicherung etc. und 3% für Seeschiffskasko als auch der tatsächlich typische relevante durchschnittliche Steuersatz bei einer Gesamtbetrachtung.

Ausgehend von rund 2.200 Schiffen in deutschen Seeschiffsregistern und einem jährlichen Prämienvolumen von durchschnittlich 175.000,- Euro jährlich pro Schiff ergibt sich somit ein Steuervolumen von ca. 42,4 Millionen Euro p.a. Versicherungsteuer für alle Schiffe in deutschen Registern, woraus sich ein durchschnittlicher Betrag pro Schiff von gut 19.000,- Euro p.a. errechnet.

Diese aufgrund der o.g. Annahmen kalkulierte Zahl stellt auch den bereits bestehenden Wettbewerbsnachteil für den deutschen Schifffahrtsstandort gegenüber den wichtigen ausländischen Schifffahrtsstandorten dar, die überhaupt keine Versicherungsteuer für den gesamten Bereich der Seeverversicherung erheben.

2. DROHENDER WETTBEWERBSNACHTEIL FÜR DIE BEREEDERUNG VON SCHIFFEN IN AUSLÄNDISCHEN REGISTERN

Neben diesem bestehenden generellen und erheblichen Wettbewerbsnachteil des Schifffahrtsstandortes Deutschland gegenüber ausländischen Schifffahrtsstandorten, der seit dem Beginn der lang anhaltenden Schifffahrtskrise und damit verbundenen schwierigen Ertragssituation in weiten Bereichen der Schifffahrt enorm an Gewicht gewonnen hat, droht inzwischen eine neue zusätzliche Belastung für den deutschen Schifffahrtsstandort. So hat die deutsche Finanzverwaltung vor gut zwei Jahren damit begonnen, Versicherungsprämien für Versicherungen von bestimmten Seeschiffen erstmalig mit Versicherungsteuer am Standort, und zwar in Höhe des Regelsteuersatzes von 19%, zu belegen. Betroffen sind Seeschiffe, die komplett im Ausland registriert sind⁸, im Eigentum ausländischer Gesellschaften stehen, jedoch von in Deutschland ansässigen Reedereien im Rahmen von Dienstleistungsverträgen bereedert also technisch und/oder kommerziell betreut bzw. gemanagt werden.

Bislang galt für die Besteuerung solcher Versicherungen in Deutschland die Grundregel, dass eine etwaige Steuer auf die Versicherungsprämie grundsätzlich in

⁷ Die deutsche Handelsflotte setzt sich aus den unterschiedlichsten Schiffstypen zusammen, wie z.B. Schlepper, Containerschiffe, Baggerschiffe, Fähren, Ausflugsschiffe, Offshore-Errichterschiffe und -Versorgungsschiffe, Autotransporter, Kreuzfahrtschiffe, Bulker und Tanker, jeweils in verschiedener Spezifikation und Größe.

⁸ Insbesondere außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums.

dem Staat, in dem das Fahrzeug registriert ist, abzuführen ist. War ein Seeschiff nicht in einem deutschen Seeschiffsregister registriert, sondern in einem ausländischen Staat, wurde auch seitens der Steuerbehörden jahrzehntelang keine deutsche Versicherungsteuer erhoben.

In der Praxis schien diese Regel auch durch einen gemeinsamen Erlass⁹ der Finanzbehörden von Bund und Ländern aus dem Jahr 1993 manifestiert, der bestimmte, dass deutsche Versicherungsteuer nur dann abzuführen ist, wenn ein Schiff auch in Deutschland registriert ist (unbeschadet der Tatsache, ob es die deutsche Flagge führt oder nach § 7 FIRG unter eine andere Flagge ausgeflaggt worden ist).

Ohne dass der o.g. Erlass jemals offiziell zurückgenommen wurde oder auf andere Weise den Rechtsanwendern eine Änderung der Rechtslage mitgeteilt worden wäre, vertreten das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundeszentralamt für Steuern inzwischen die Auffassung, dass es in solchen Fällen nicht auf den Staat der Registrierung, sondern auf den Sitz des Versicherungsnehmers bzw. des in den Schutzbereich der Versicherung einbezogenen Unternehmens¹⁰ abzustellen ist.

Hat die das Schiff managende Reederei, die nicht Eigentümer und häufig lediglich als sog. „co-assured“ in den Schutz der Versicherungspolice einbezogen ist¹¹, ihren Sitz in Deutschland, wird nun deutsche Versicherungsteuer in Höhe von 19% auf die Prämie eingefordert bzw. für die vergangenen Jahre in erheblichem Umfang nachgefordert. Dies geschieht auch ungeachtet der Frage, ob in dem ausländischen Registerstaat bereits Steuern auf die Versicherungsprämie gezahlt wurden bzw. zu entrichten sind.¹²

Das BMF beruft sich auf eine Umformulierung des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VersStG ab dem 1. Januar 2013 aufgrund des Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 5. Dezember 2012, die jedoch seinerzeit als rein redaktionelle Überarbeitung titulierte wurde: Weder in der Gesetzesbegründung noch in den mit dem Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft abgestimmten FAQ wurde eine etwaige materiell-rechtliche Änderung der Rechtslage kommuniziert. Diese hat jedoch für die betroffenen Reedereien erhebliche negative Effekte, da sie mit einer gravierenden Verteuerung des Versicherungsschutzes um 19% konfrontiert werden und als

⁹ VV ND FinMin 1993-03-03 S 6330-12-36.

¹⁰ Sehr oft ist auch mehr als nur ein Unternehmen bzw. Dienstleister in den Schutzbereich der Police als sog. „co-assured“ oder in ähnlicher Art und Weise mit einbezogen.

¹¹ Insbesondere um einen Regress im Innenverhältnis bzw. zwischen Eigentümer und Bereederer auszu-schließen.

¹² In der Praxis kommen eine Vielzahl von Konstellationen vor, bei denen die beabsichtigte erstmalige Besteuerung von „co-assured“-Sachverhalten zu unterschiedlichen Fragen Anlass gibt und deutlich macht, welche problematische Konsequenzen die erstmalige Versicherungsteuererhebung für derartige Sachverhalte hätte: So kommt es nicht selten vor, dass der Eigentümer des Seeschiffes verschiedene Bereederungsdienstleistungen (Technik, Crewing, Chartering) auf mehrere (deutsche) Unternehmen aufteilt, oder der deutsche Manager Submanager für bestimmte Bereiche beruft, die dann ebenfalls in der Police des Eigners als „co-assured“ genannt oder in ähnlicher Art und Weise in den Schutzbereich der Versicherung mitbezogen sind.

Schiffsmanager mit ausländischen Unternehmen konkurrieren, die einer entsprechenden Belastung nicht unterworfen sind.

In Zeiten einer nach wie vor äußerst angespannten Wettbewerbssituation im Schifffahrtssektor würde dies eine so erhebliche Belastung bedeuten, dass Ausweichreaktionen der Betroffenen das Gebot unternehmerischer Vernunft sein werden – im Klartext bedeutet dies, dass der Schifffahrtsstandort Deutschland zukünftig nicht mehr wettbewerbsfähig für die Drittbereederung von Schiffen sein wird. Zudem könnten entsprechende Nachforderungen der Steuerbehörden zu einer existenzbedrohenden Lage bei den Steuer- bzw. Steuerentrichtungsschuldnern führen.

Bereits anhängige Verfahren und das inzwischen ergangene erstinstanzliche, noch nicht rechtskräftige Urteil des FG Köln¹³ in dieser Angelegenheit lassen Nachforderungen der Steuerbehörden in Millionenhöhe befürchten sowie einen nicht zu kompensierenden Wettbewerbsnachteil für deutsche Reedereien für den Bereich der Bereederungsdienstleistung für ausländische Eigentümer. Je nachdem, wie das letztinstanzliche Urteil ausfallen und der Anwendungsbereich des VersStG für derartige Konstellationen interpretieren werden wird, drohen Steuerforderungen von 19% Versicherungsteuer auf die relevanten Versicherungsprämien. Da die Schiffe in diesem Fall auch gerade nicht in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind, kommt der privilegierte Steuersatz für den Bereich der Seekaskoversicherung ebenfalls nicht zum Tragen.

Bei den o.g. kalkulierten jährlichen durchschnittlichen Gesamtprämien von 175.000,- Euro pro Schiff für die verschiedenen Bereiche der Seeschiffsversicherung wären dies somit durchschnittlich 33.250,- Euro p.a. an erstmalig abzuführender Versicherungsteuer für Seeschiffe in ausländischen Registern, die lediglich von Deutschland aus bereedert werden. Aggregiert bedeutet dies eine jährliche Gesamtsumme, die für alle ca. 500 Schiffe bei knapp 17 Mio. Euro liegen dürfte und damit eine faktische Aufhebung auch jeglicher Gewinnmarge auf die Bereederungsdienstleistung.

Dieser Wettbewerbsnachteil für den Bereich der Drittbereederung wäre in keiner Weise zu kompensieren, denn entsprechende Kosten fallen in ausländischen Schifffahrtsstandorten gerade nicht an. Dass im Ausland Versicherungsteuer auf Prämien für in ausländischen Registern registrierte Seeschiffe erhoben wird, ist nicht bekannt. Als Dienstleister, der in der Regel eine fixe jährliche Vergütung bzw. ein Bereederungsentgelt von ca. 100.000 bis 180.000 USD für seine Dienstleistung erhält, wäre das deutsche Schifffahrtsunternehmen hier nicht mehr wettbewerbsfähig. Die nur in Deutschland bei derartigen Konstellationen erstmals abzuführende Versicherungsteuer würde die in der jährlichen Vergütung des Drittbereederers enthaltene Gewinnmarge gänzlich aufheben, er könnte die zusätzlichen Kosten nicht weitergeben. Der Drittbereederer müsste seine Dienstleistung wesentlich teurer

¹³ Urteil vom 5. Oktober 2017, Az.: 2 K 792/16; die Revision ist derzeit beim BFH anhängig, nachdem dieser der Nichtzulassungsbeschwerde stattgegeben hat.

anbieten als Wettbewerber aus dem Ausland, würde dann aber nicht mehr zum Zuge kommen¹⁴.

Dem Geschäftsmodell der Drittbereederung vom deutschen Standort droht somit für diesen Fall das Aus - und das, obwohl dieses Geschäftsmodell zuletzt gerade für die Reedereien in Deutschland zunehmend an Bedeutung gewonnen hat aufgrund des finanzierungsbedingten Strukturwandels in der hiesigen Schifffahrtsbranche. Dies wird den Standort Deutschland weiter schwächen, seine Wettbewerbsfähigkeit erneut erheblich reduzieren und viele hochwertige Arbeitsplätze insbesondere an Land, für die entsprechend vollumfänglich Steuern und Sozialabgaben in Deutschland abgeführt werden, in Gefahr bringen – und zwar nicht nur im Schifffahrtssektor, sondern in gleichem Maße bei Versicherern und Maklern, wo das Geschäft bereits international höchst volatil geworden ist. Selbst eine deutlich geringere Mehrbelastung von gut 5.000,- Euro p.a. pro Schiff bei Anwendung eines einheitlichen Steuersatzes von 3% für die gesamte Seeschiffsversicherung auch auf Schiffe in fremden Registern wäre äußerst schmerzlich, da der Third-party-Bereederer kein anderes kommerzielles Interesse an seiner Dienstleistung hat als die o.g., fixe Bereederungsgebühr und nicht – wie früher beim sog. KG-Modell üblich – auch am Chartereinkommen des Schiffes beteiligt ist.¹⁵

3. FAZIT UND MÖGLICHE ABHILFE

Um weiteren Schaden vom Schifffahrtsstandort Deutschland abzuwenden ist es unumgänglich, sehr zeitnah zu der bisherigen Rechtspraxis zurückzukehren und die laufenden Verfahren zur Nachforderung von Versicherungsteuer gegenüber Reedereien mit Sitz in Deutschland zu beenden. Vor dem Hintergrund des laufenden BFH-Verfahrens dürfte ggf. auch eine Anpassung und zumindest redaktionelle Klarstellung des Versicherungsteuergesetzes unerlässlich sein.

Angesichts der Tatsache, dass sich alle relevanten Schifffahrtsstandorte, insbesondere innerhalb der EU, durch eine deutlich geringere Belastung der jeweils heimischen Schifffahrt mit Versicherungsteuer auszeichnen bzw. die Seeschiffsversicherung dort häufig überhaupt keiner Versicherungsteuer unterliegt, sind die o.g. Entwicklungen aber als besonders problematisch einzustufen. **Es wäre daher wünschenswert und sachgerecht, den bestehenden Wettbewerbsnachteil im Bereich der Versicherungsteuer für die deutsche Seeschifffahrt in Gänze zu beenden bzw. zumindest deutlich zu reduzieren.**

¹⁴ In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass in den ganz überwiegenden Fällen bei der Fremdbereederung die Versicherungsverträge direkt im Namen und auf Rechnung der ausländischen Eigentümer abgeschlossen werden und dass den dienstleistenden deutschen Bereederern die Höhe der Prämien in einer Vielzahl der Fälle überhaupt nicht bekannt gemacht wird.

¹⁵ Zudem würde auch eine derartige geringere Mehrbelastung den Third-party-Manager, der für ausländische Eigentümer als Dienstleister tätig wird, im Vergleich zu einem Third-party-Manager, der für einen deutschen Schiffseigentümer tätig wird, benachteiligen (in der letzten Konstellation würde der Third-party-Manager nicht belastet werden, da der deutsche Eigentümer die Versicherungsteuer abführt).

Hierfür bietet sich eine zukünftige Anwendung des privilegierten Steuersatzes von 3% gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG, der bislang nur für die Seekaskoversicherung für Schiffe in deutschen Registern zum Tragen kommt, auf alle Arten der Seeverversicherung an. Dies würde den Wettbewerbsnachteil aufgrund der Erhebung von Versicherungsteuer in Deutschland, basierend auf den o.g. Annahmen, für Schiffe in deutschen Registern von insgesamt ca. 42,4 Mio. Euro p.a. zumindest auf ca. 11,6 Mio. Euro p.a. reduzieren.

Die zukünftige Erhebung von Versicherungsteuer auf Schiffe in ausländischen Registern in Deutschland ist aus den genannten Gründen unbedingt zu vermeiden. Der Kostenwettbewerb ist hier besonders hart und bereits ein Wettbewerbsnachteil von einigen tausend Euro jährlich kann dazu führen, dass ein inländischer Bereederer im Vergleich zu einem ausländischen Anbieter nicht mehr konkurrenzfähig ist. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Bereederer, der nicht Eigentümer des Seeschiffes ist, in den Schutz der Versicherungspolice für die jeweilige Seeschiffsversicherung lediglich mit einbezogen wird, und ihm nicht die gleiche Stellung zukommt wie dem Eigentümer des Schiffes als Versicherungsnehmer, der im Gegensatz zum Bereederer von der gesamten Wertschöpfung des Schiffes profitiert.

Sofern zukünftig gleichwohl auch für Schiffe in ausländischen Registern in Deutschland eine Erhebung von Versicherungsteuer umgesetzt werden soll, wäre dies höchstens auf der skizzierten Basis eines einheitlichen Steuersatzes von **3% für alle Bereiche der Seeschiffsversicherung** verkraftbar.

ERHEBUNG VON VERSICHERUNGSTEUER IN DER SEESCHIFFFAHRT: VERGLEICH DER WETTBEWERBSSITUATION AUF EUROPÄISCHER EBENE UND GLOBALER AUSBLICK

Wie bereits in der Ausarbeitung „Versicherungssteuer und Seeschifffahrt in Deutschland: Bestehende Wettbewerbsnachteile und drohende Zusatzbelastungen für die Deutsche Seeschifffahrt“ des VDR aufgezeigt wird, ist die deutsche Seeschifffahrt auf Grund der vergleichsweise hohen Belastung mit Versicherungssteuer in Deutschland (auch) für Seeschiffsversicherungen mit einem substantiellen Wettbewerbsnachteil konfrontiert.

In **Deutschland** fallen grundsätzlich 19% Versicherungssteuer an. Dieser Regelsteuersatz von 19% auf fällige Versicherungsprämien ist grundsätzlich auch für den Bereich der Seeschiffsversicherung einschlägig. Bislang kommt in Deutschland lediglich für den Bereich der Seekaskoversicherung für in deutschen Registern registrierte Seeschiffe ein privilegierter Steuersatz von 3% zur Anwendung. Zudem sollen nach einer erstinstanzlichen, noch nicht rechtskräftigen Entscheidung des FG Köln und der insofern geänderten Auffassung der Finanzverwaltung unter bestimmten Umständen nicht nur für in deutschen Registern registrierte Seeschiffe, sondern auch auf die Versicherungsprämien für Seeschiffe, die einer ausländischen Gesellschaft gehören und (ausschließlich) im Ausland registriert sind, jedoch von einem deutschen Unternehmen bereedert bzw. gemanagt werden, ggf. 19% Versicherungssteuer auf die Versicherungsprämien in Deutschland zu entrichten sein. Eine derartige Belastung mit Versicherungssteuer aufgrund der (inländischen) Bereederung von Schiffen in ausländischen Registern ist bzw. wäre nach Kenntnis des VDR weltweit einmalig.

Betrachtet man den üblichen Fall eines in deutschen Schiffsregistern eingetragenen Seeschiffes und geht man davon aus, dass dieses zumindest eine Kasko- und P&I-Versicherung hat, so dürften durchschnittlich für Schiffe in deutschen Registern rund 11% Versicherungssteuer anfallen. Bei einem angenommenen durchschnittlichen jährlichen Gesamt-Prämienvolumen von ca. 175.000 Euro pro Schiff bedeutete dies einen durchschnittlichen Versicherungssteuerbetrag pro Schiff von gut 19.000,- Euro p.a.¹

Um den konkreten Wettbewerbsnachteil für Reedereien in Deutschland näher bestimmen, ist dieser Betrag ins Verhältnis zu setzen mit den Belastungen, denen Reedereien im Ausland durch die Erhebung von Versicherungssteuer ausgesetzt sind. Dazu wird nachfolgend ein Überblick über die Regelungen zur Erhebung von Versicherungssteuer auf Seeschiffsversicherungen in wesentlichen europäischen Staaten bzw. Schifffahrtsstandorten gegeben, an den sich ein globaler Ausblick bzgl. der Erhebung von Versicherungssteuer in wichtigen weiteren Schifffahrtsstandorten wie Kanada, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Singapur, China und Hongkong anschließt.

¹ Vgl. Berechnung in der Ausarbeitung „Versicherungssteuer und Seeschifffahrt in Deutschland: Bestehende Wettbewerbsnachteile und drohende Zusatzbelastungen für die Deutsche Seeschifffahrt“ des VDR.

I. VERSICHERUNGSTEUER AUF PRÄMIEN FÜR SEESCHIFFSVERSICHERUNGEN IN EUROPA

Beim Vergleich der Regelungen zur Erhebung von Versicherungsteuer auf Prämien für Seeschiffsversicherungen in Europa² ist zu beachten, dass in einigen Ländern die Versicherungsteuer als allgemeine Steuer erhoben wird, in anderen Ländern als sog. Stempelsteuer.

1. ALLGEMEINE VERSICHERUNGSTEUER UND SEESCHIFFSVERSICHERUNGEN IN EUROPA

Vergleicht man die in Deutschland anfallende Versicherungsteuer mit der in anderen europäischen Ländern ggf. anfallenden allgemeinen Versicherungsteuer bzgl. der Prämien für Seeschiffsversicherungen, so wird rasch deutlich, dass die in Deutschland anfallende Steuerlast im Vergleich sehr hoch ist. Vielfach wird der gesamte Bereich der Seeschiffsversicherung von der Erhebung einer Versicherungsteuer ausgenommen, oder der (aggregierte bzw. in der Praxis maßgebliche) Steuersatz ist zumindest deutlich niedriger als in Deutschland:

In den **Niederlanden** fällt zwar grundsätzlich Versicherungsteuer in Höhe von 21 % auf die Prämie an. Die Seeschifffahrt ist von dieser Versicherungsteuer aber praktisch komplett ausgenommen: In den Niederlanden fallen für den maßgeblichen Bereich der Seeverversicherung und für Transitgüter keine Versicherungsteuer an. Lediglich Freizeitfahrzeuge sowie Fracht- und Kaskoversicherungen für Binnenschiffe, die in den Niederlanden oder in Nicht-EU-Ländern registriert sind, sind von der Befreiung von der Erhebung von Versicherungsteuer für Schiffsversicherungen nicht erfasst („with the exception of pleasure craft, freight and inland waterway hulls, if boat is registered in the Netherlands or in a non-EC country“).

Gleichermaßen fällt auch in **Frankreich** Versicherungsteuer in Höhe von 19% lediglich auf die Prämien für die Versicherung von Freizeit- und Sportbooten an. Kommerziell genutzte Seeschiffe sowie Transportgüter sind von der Versicherungsteuer komplett befreit.

Vergleichbar ist die Situation auch in **Großbritannien** bzw. dem Vereinigten Königreich: Kommerziell genutzte Schiffe mit einer Größe von mindestens 15,24 BRZ („tonnes gross tonnage“) sowie Versicherungen für den Verlust und die Beschädigung eines internationalen Transportgutes sind im Vereinigten Königreich ebenfalls von der Versicherungsteuer befreit.

Auch in **Dänemark** fällt keine Versicherungsteuer für See- und Transportversicherungen an.

Schließlich fällt auch in **Norwegen** laut der von der Insurance Europe aisbl herausgegebenen Veröffentlichung „Indirect Taxation on Insurance Contracts in Europe“ generell keine Steuer auf Versicherungsprämien an.³

² Grundlage des Vergleichs der Erhebung von Versicherungsteuer in Europa ist die Veröffentlichung „Indirect taxation on insurance contracts in Europe“ aus dem Mai 2017, herausgegeben von Insurance Europe aisbl.

³ Vgl. die Ausarbeitung „Indirect taxation on insurance contracts in Europe“ aus dem Mai 2017, herausgegeben von Insurance Europe aisbl, S. 7; es fällt keine Versicherungsprämiensteuer in Norwegen an - vgl. dazu auch <https://www.abi.org.uk/globalassets/sitecore/files/documents/publications/public/2016/keyfacts/euipt.pdf> (zuletzt aufgerufen am 18.10.2019).

In **Griechenland** fallen zwar grundsätzlich 15% Versicherungsteuer an. Ausgenommen davon sind jedoch neben der Seekasko- sowie der Seebauversicherung (*marine/aviation – hull/construction*) alle weiteren Seeversicherungsverträge, die von in- oder ausländischen Unternehmen abgeschlossen werden. Für Versicherungsverträge, die außerhalb Griechenlands abgeschlossen werden, wird ebenfalls keine Versicherungsteuer erhoben.

Auch wenn in **Italien** grundsätzlich ein Versicherungssteuersatz von 21,25% anfällt, ist zu berücksichtigen, dass der Bereich der Seeversicherung zwar nicht komplett von einer Besteuerung ausgenommen ist, jedoch in Italien für Seetransportversicherungen, Haftpflichtversicherungen der Beförderer (bei Seeschiffen) sowie die Seekaskoversicherung generell ein privilegierter Versicherungssteuersatz von nur 7,5% anfällt und bei Schiffen unter italienischer Flagge sogar nur 0,05% Versicherungsteuer auf die Prämie erhoben wird. Bei einem angenommenen durchschnittlichen jährlichen Gesamt-Prämienvolumen von ca. 175.000 Euro pro Schiff (siehe Berechnung oben), bedeutet dies z.B., dass in Italien für Schiffe unter italienischer Flagge nur ein durchschnittlicher Betrag pro Schiff von ca. 875,- Euro p.a. an Versicherungsteuer anfällt.

2. STEMPELSTEUER UND SEESCHIFFSVERSICHERUNGEN IN EUROPA

In Zypern und Malta wird die sog. Stempelsteuer erhoben.

Zypern erhebt dabei quartalsweise eine Stempelsteuer in Höhe von 1,- Euro für Seekaskoversicherungen bis zu 350,- Euro. Ab 350,- Euro ist die Seekaskoversicherung, genauso wie die Versicherung für grenzüberschreitende Transporte und weitere Versicherungen, mit 2,- Euro Stempelsteuer belegt. Der Höchstbetrag der Stempelsteuer in Zypern liegt zwar grundsätzlich bei 20.000,- Euro. Während für alle anderen Versicherungen die Möglichkeit besteht, dass eine maximale Stempelsteuer in Höhe von EUR 20.000,- Euro tatsächlich erreicht werden kann, sind schiffsbezogene Versicherungen von einer solchen hohen Stempelsteuer jedoch ausgenommen: Für Seeversicherungen beträgt der Höchstbetrag entweder 1,- Euro oder 2,- Euro; es fällt also in der Praxis keine relevante Versicherungsteuer auf die Prämien für Seeschiffsversicherungen in Zypern an.

Im Gegensatz zu Zypern sind in **Malta** die Seekaskoversicherung sowie die Seetransportversicherung und die Bootsversicherung (*Marine Hull, Marine Cargo or Boat*) von der Stempelsteuer komplett ausgeschlossen. Grundsätzlich wird in Malta eine - der Stempelsteuer ähnliche - Mindestgebühr erhoben, die elf Cent für jeden Euro der jährlichen Versicherungsprämie beträgt. So sind für grenzüberschreitende Transporte 11 % ab einer Minimalgebühr von 13 Euro zu zahlen.

3. ZWISCHENFAZIT

Aus dem Vergleich der in den einzelnen europäischen Ländern ggf. anfallenden Versicherungsteuer für Seeschiffsversicherungen ist ersichtlich, dass in den allermeisten Ländern zumindest die Seekaskoversicherung von der Versicherungsteuer komplett ausgenommen ist. Vielfach fallen auch für sonstige maßgebliche Versicherungen für die kommerzielle Seeschifffahrt gar keine oder nur Versicherungsteuer in zu vernachlässigender Höhe an. Es wird deutlich, dass die Steuerlast auf die Prämien für Seeschiffsversicherungen für in Deutschland registrierte Schiffe die Steuerlast im Bereich der Versicherungsteuer in anderen

Ländern bzw. wichtigen europäischen Schifffahrtsstandorten um ein vielfaches übersteigt und hieraus ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für den deutschen Schifffahrtsstandort bereits im europäischen Vergleich resultiert, der dringend zu beseitigen ist.

II. VERSICHERUNGSTEUER AUF PRÄMIEN FÜR SEESCHIFFSVERSICHERUNGEN AUßERHALB EUROPAS

Berücksichtigt man zusätzlich die aktuelle Situation hinsichtlich der Erhebung von Versicherungsteuer für den Bereich der Seeschiffsversicherung an wichtigen außereuropäischen Standorten wie Kanada, China, Hongkong, Singapur und den Vereinigten Arabischen Emiraten, wird der derzeitige Wettbewerbsnachteil für den deutschen Schifffahrtsstandort noch prägnanter:

In **Kanada** fällt für in Kanada registrierte Schiffe keine Versicherungssteuer an.

Wird ein Schiff im internationalen Seeverkehr eingesetzt und hat der Versicherer seinen Sitz in Shanghai, Tiangin, Shenzhen oder Pingtan, so ist auch in **China** keine Versicherungsteuer zu entrichten. Hat der Versicherer seinen Sitz in Shenzhen oder Pingtan ist dabei zu beachten, dass auch die versicherte Partei ihren Sitz dort haben muss. Erst dann besteht eine Ausnahme von einer grundsätzlich anfallenden Steuer. Generell fällt in China für alle anderen Versicherungen eine Umsatzsteuer in Höhe von (lediglich) 6% an. Diese hat grundsätzlich der Schuldner, also der Versicherer zu zahlen. Die Versicherer in China belasten diesen Wert jedoch häufig mit der Versicherungsprämie an die Versicherungsnehmer weiter, so dass diese – sofern keine Ausnahmen bestehen – indirekt eine Steuer zahlen.

In **Hongkong** fällt eine vergleichbare Umsatzsteuer nicht an. In Honkong gibt es seit dem 01.01.2018 jedoch eine sog. *insurance premium levy* in Höhe von 0,04%, welche bis zum 01.04.2021 auf 0,1% steigen soll (01.04.19-31.03.20 0,06%; 01.04.20-31.03.21 0,085%; 01.04.2021 0,1%). Ausgenommen von dieser (der Höhe nach sowieso überschaubaren) *insurance premium levy* sind aber Transport-, Luftfahrt- und Warenverkehrsversicherungen, so dass auch im Bereich der Seeschifffahrt überhaupt keine Abgaben anfallen.

Ferner sind See- und Luftverkehrsversicherungen auch in **Singapur** von der grundsätzliche anfallenden Goods and Service Tax (GST) in Höhe von 7% ausgenommen. Die GST wird auf Basis der Versicherungsprämie berechnet und gilt für Versicherer mit Sitz in Singapur. Für Versicherungen, die außerhalb Singapurs abgeschlossen werden oder die durch ausländische Gesellschaften abgeschlossen werden, ist die GST generell nicht zu berücksichtigen.

Abschließend wird auf die Regelungen der **Vereinigten Arabischen Emirate** für den Bereich der Versicherungsteuer hingewiesen. Die Vereinigten Arabischen Emirate erheben seit 2018 zwar grundsätzlich eine Umsatzsteuer in Höhe von 5% auf Versicherungsprämien. Einige Industrien sind davon jedoch generell ausgenommen, so unter anderem der internationale Seeverkehr. Wird ein Schiff in den Vereinigten Arabischen Emiraten versichert, so fällt grundsätzlich eine Umsatzsteuer von 5% an, es sei denn, es kann nachgewiesen werden, dass das Schiff im internationalen Seeverkehr eingesetzt wird. Letztlich bedeutet dies, dass in den allermeisten

relevanten Fallkonstellationen auch in den Vereinigten Arabischen Emiraten keine Belastung der Seeschifffahrt mit Versicherungsteuer zu verzeichnen ist.

III. FAZIT

Im Ergebnis wird mit Blick auf die oben dargelegten nationalen Regime bzgl. der Besteuerung von Seeschiffsversicherungen deutlich, dass nicht nur europaweit sondern auch weltweit der Bereich der internationalen Seeschifffahrt von anfallenden Versicherungsteuern oder ähnlicher Abgaben i.E. meist komplett befreit ist oder zumindest deutlich weniger stark belastet wird als in Deutschland.

Auch wenn Deutschland für die Kaskoversicherung von in Deutschland registrierten Seeschiffen einen privilegierten Steuersatz von 3% gewährt, ist die aggregierte Versicherungsteuerlast in Deutschland für die Seeschifffahrt bislang im Vergleich sehr hoch; im Vergleich zu praktisch allen anderen wichtigen Schifffahrtsstandorten liegt Deutschland hier bei der Belastung für die Seeschifffahrtsunternehmen an der Spitze.

Die derzeitige Unsicherheit bzgl. der möglichen steuerlichen Belastung von Third-Party-Managern mit Versicherungsteuer auf die Prämien für Seeschiffe, die ausschließlich im Ausland registriert sind, ist ein weiterer problematischer Aspekt, der die Attraktivität des Schifffahrtsstandort Deutschland im Vergleich zu anderen konkurrierenden Standorten in und außerhalb der EU signifikant negativ beeinträchtigt. Es besteht derzeit insofern ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für in Deutschland tätige Schiffseigner und Schiffsmanagern.

Vor dem Hintergrund der deutlich geringeren Besteuerung bzw. kompletten Freistellung von Seeschiffsversicherungen in wesentlichen anderen europäischen Ländern und der derzeitigen Entwicklung im Bereich der Schifffahrt wäre es, wie bereits in der Ausarbeitung „Versicherungssteuer und Seeschifffahrt in Deutschland: Bestehende Wettbewerbsnachteile und drohende Zusatzbelastung für die Deutsche Seeschifffahrt“ erläutert, überaus wichtig und adäquat, den bestehenden Wettbewerbsnachteil im Bereich der Versicherungsteuer für die deutsche Seeschifffahrt zu reduzieren.

Dazu wird empfohlen, den Steuersatz von 3% gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 5 VersStG für alle in Deutschland steuerpflichtigen Seeschiffsversicherungen zur Anwendung zu bringen, wobei dies nach Auffassung des VDR in Übereinstimmung mit der bisherigen Auffassung der Finanzverwaltung lediglich für Schiffe in deutschen Seeschiffsregistern der Fall sein kann.

Berücksichtigt man die weltweite Wettbewerbssituation im Bereich der Seeschifffahrt, speziell für diesen Bereich, erscheint dies erst Recht erforderlich zu sein: Die Ausweitung des privilegierten Steuersatzes von 3% auf die Prämie für alle Arten der Seeschiffsversicherung (sofern in Deutschland eine Besteuerung überhaupt in Frage kommt) würde zu einer deutlich geringeren Versicherungssteuerlast führen, die die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes signifikant verbessern würde, was im harten internationalen Wettbewerb im Bereich der Seeschifffahrt dringend geboten ist.