

# Finanzierungsinstrumente in der maritimen Branche

## Executive Summary

14. September 2021

im Auftrag des Deutschen Maritimes Zentrum e.V.



# ***A. Hinweis zur Studie***

Das Deutsche Maritime Zentrum e.V. (DMZ) hat im Mai 2020 die PricewaterhouseCoopers GmbH WPG (PwC) beauftragt, eine Studie zu erstellen, die sowohl die Darstellung und Analyse des aktuellen Stands der Finanzierungsmöglichkeiten für die maritime Wirtschaft in Deutschland wie auch die Finanzierungsinstrumente an anderen wichtigen internationalen Schifffahrtsstandorten umfasst.

Auf Basis dieser Ergebnisse sollte untersucht werden, welche zusätzlichen Instrumente ggf. benötigt werden, um in Deutschland tätigen Unternehmen der maritimen Wirtschaft den Zugang zu den benötigten Finanzierungsmitteln für Modernisierungs- und Neubauprojekten zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

Die Executive Summary fasst die wesentlichen Erkenntnisse dieser Studie zusammen.

# ***B. Die aktuelle Situation in Deutschland***

Die maritime Branche ist für die Exportnation und den Technologiestandort Deutschland von wesentlicher Bedeutung. Um das notwendige maritime Know-how und die maritime Souveränität Deutschlands - wirtschaftlich wie technologisch - dauerhaft zu sichern, muss die deutsche maritime Branche ein zentraler Player im globalen Wettbewerbsumfeld bleiben. Dies wird ohne den notwendigen Zugang zu Eigen- und Fremdkapital und umfangreiche staatliche Unterstützungsmaßnahmen voraussichtlich nicht möglich sein.

Die deutsche Handelsflotte ist krisenbedingt von 3.784 Schiffen in 2012 auf 2.001 Schiffe in 2020 geschrumpft. Die Anzahl der Reedereien und damit auch die Zahl möglicher Kunden für die deutschen und europäischen Werften ist zurückgegangen. Der Zugang zu Eigen- und Fremdkapital im Bereich der Schiffsfinanzierung ist zugleich schwieriger geworden u.a. in Folge des Rückzugs vieler Banken aus diesem Geschäftsfeld.

Es ist davon auszugehen, dass die deutschen Werften aufgrund des stetig zunehmenden globalen Wettbewerbsdrucks und als Folge der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie von weiteren Konsolidierungen betroffen sein werden. Es besteht ein erheblicher Modernisierungs- und Erneuerungsbedarf für große Teile der relativ alten deutschen Flotte, die insbesondere an die stetig wachsenden Anforderungen v.a. im Bereich Umwelt- und Klimaschutz bzw. Energieeffizienz angepasst werden muss. Daneben stellt auch die fortschreitende Digitalisierung die Branche vor große Herausforderungen.

Die Untersuchung konzentriert sich auf drei zentrale Ziele, für die die maritime Branche in Deutschland finanzielle Unterstützung benötigt:

- Dekarbonisierung der Seeschifffahrt bzw. Transformation zur klimagerechten Seeschifffahrt (Stichwort: Green Shipping)
- Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft und der Versorgungssicherheit (wirtschaftliche und technologische maritime Souveränität)
- Schutz der maritimen Schlüsselindustrien und -technologien zur Sicherung des notwendigen nautisch-technischen Know-hows

Dass diese drei Ziele für die Bundesrepublik Deutschland zentral sind, ergibt sich u.a. aus der Maritimen Agenda 2025, die das Bundeskabinett im Januar 2017 verabschiedet hat. In der Agenda wird betont, dass die Stärkung der Nachhaltigkeit des Seeverkehrs in Bezug auf Klima-, Umwelt- und Naturschutz, der Erhalt von Technologieführerschaft und die Sicherung des maritimen Know-hows für die Bundesrepublik Deutschland von zentraler Bedeutung sind.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die bisherigen Fördermaßnahmen, die zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft beitragen sollen, zu gering sind. Sie sind als Impuls zur Erneuerung der deutschen Handelsflotte bzw. zum Umrüsten der Schiffe auf neue energieeffiziente Technologien nicht ausreichend.

Auch der Werftenbereich benötigt zusätzliche Maßnahmen, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauunternehmen im Handelsschiffbau zu gewährleisten.

Als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie wurden und werden von der Bundesregierung u.a. auch neue Förderprogramme für die maritime Branche aufgelegt. Hierbei handelt es sich z.B. um das „Förderprogramm LNG-Betankungsschiffe“ und das „Flottenerneuerungsprogramm Behördenschiffe“. Das Gesamtvolumen der bereitgestellten Mittel wird von der Branche als nicht hinreichend betrachtet, um die strukturellen Herausforderungen mittel- und langfristig verringern oder abfedern zu können. Sie sind nicht für alle Werften zugänglich und stellen auch die Reedereien in Teilen vor große Herausforderungen.

Aktuell gibt es noch kein auf Langfristigkeit und Breitenwirkung orientiertes bzw. optimiertes Förderprogramm für die Modernisierung und Optimierung der Handelsflotte in Bezug auf Umweltaforderungen und Energieeffizienz.

# C. Instrumente und Programme in anderen Staaten

Im Rahmen dieser Studie wurde untersucht, welche Maßnahmen wichtige europäische Schifffahrtsstandorte wie Frankreich, die Niederlande und Norwegen sowie außereuropäische Staaten (Wettbewerber) wie die Volksrepublik China, Japan und Südkorea ergriffen haben, um die Seeschifffahrt und den Schiffbau ihres Landes zu unterstützen.

Kriterien für die Auswahl dieser Standorte waren die Bedeutung der maritimen Branche im jeweiligen Land und die Struktur der Branche. In allen untersuchten Fällen dienen die Maßnahmen wichtigen strategischen Zielen wie bspw. der Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Seeschifffahrt, dem Erhalt von Know-how und Arbeitsplätzen sowie dem Schutz des maritimen Sektors, der von den jeweiligen Staaten als bedeutend für die jeweilige Volkswirtschaft eingestuft und daher als unbedingt erhaltenswert erachtet wird.

## I. Maßnahmen, die die einzelnen Staaten ergriffen haben

Im folgenden Abschnitt werden einige der betrachteten Maßnahmen und Instrumente der europäischen und außereuropäischen Staaten kurz aufgeführt; tiefere Erläuterungen finden sich in der Studie:

### a) Europa

#### **Frankreich**

- Beschleunigtes Abschreibungsmodell / verkürzte Abschreibungsdauer von Schiffen
- Staatsbeteiligungen an Reedereien und Werften
- Versorgungssicherheit des Landes gesichert durch das „Gesetz 92“
- Nutzung von „invertierten Exportkrediten“ auch von französischen Reedern/Bestellern, d.h. eine ECA-Deckung ist auch für inländische Besteller zugänglich.

#### **Niederlande**

- Beschleunigtes Abschreibungsmodell / verkürzte Abschreibungsdauer von Schiffen
- Nesc Shipping Debt Fund (NSDF) (Finanzierung der Erneuerung der Küstenmotorschiffsflotte mit staatlicher Garantieabsicherung)
- Initiative „Zero-Emission-Ship“ (Förderung umweltfreundlicher maritimer Technologien)
- Möglichkeit der Nutzung von Exportkreditgarantien der niederländische ECA (Atradius) auch für niederländische Reeder/Besteller

## **Norwegen**

- Möglichkeit der Nutzung von Exportkreditgarantien der GIEK (norwegische ECA) auch für norwegische Reeder/Besteller
- Forschungs- und Innovationsprogramm „Maritime 21“
- Norwegian Innovation Clusters (Innovation Loan)
- Research, Development and Innovation (RDI)  
(mit den Unterprogrammen: Skattefunn, MAROFF, MILTEK, IFU und MARUT)
- NO<sub>x</sub> Fund
- ENOVA (Programm zur Reduzierung von Treibhausgasen)
- Recycling-Programm (Finanzzuschuss Flottenaustausch)

## **b) Asien**

### **China**

- Chinese Financing Leasing (Bereitstellung von Schiffsfinanzierungen für in- und ausländische Reeder über chinesische Leasinggesellschaften)
- „Made in China 25“ (umfassendes Technologieförderprogramm für klar definierte Schlüsselsektoren der chinesischen Industrie, in denen China bis 2025 bis zur Weltspitze aufgeschlossen haben will)
- 12th Five-Year Plan for the Development of the Shipbuilding Industry (sektorspezifische Industrieentwicklungspläne)
- Plan on Accelerating Structural Adjustment and Promoting Transformation and Upgrading of the Shipbuilding Industry
- Einrichtung von Sonderwirtschaftszonen mit steuerlichen Vergünstigungen
- Maritime Seidenstraße (MST) (Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen im Ausland mit einem maritimen Bezug, z.B. Hafenausbaumaßnahmen)
- Export Credit Agency China (CEXIM) zur Bereitstellung langfristiger Exportkredite auch z.T. jenseits der Laufzeiten des OECD-Konsensus

### **Japan**

- Japanese Operating Lease (JOL) / Japanese Operating Lease with Call Option (JOLCO)  
(kapitalsparende Bereitstellung von Finanzierung für in- und ausländische Reeder)
- Joint Ownership Shipbuilding Scheme unter der Aufsicht der Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRTT) (staatlicher Fond und inländische Reederei teilen sich die Schiffbaukosten)
- Japanese Overseas Transportation and Urban Development Support Organization (JOIN)  
(Bereitstellung von Eigenkapital für ausländische Besteller bei japanischen Werften)

## **Südkorea**

- Korea Ocean Business Corporation (KOBC) (Bündelung der Finanzierungsaktivitäten für den maritimen Sektor)
- Korean Export-Import Bank (KEXIM) unterstützt inländische Werften mit Garantien und Exportförderungsdarlehen
- Korea Trade Insurance Corporation (K-Sure) (Kreditgarantien im Kontext von politischen Risiken und Kreditrisiken)
- Korea Asset Management Cooperation (KAMCO) (staatliche Restrukturierungsagentur für notleidende Finanzierungen im maritimen Sektor)
- “Maritime Reconstruction”-Plan (strategischer Industriepan zur Stärkung der maritimen Branche)

## **II. Ausgewählte Schwerpunkte anderer Staaten**

### **a) Transformation zur Klimafreundlichkeit**

In den untersuchten Staaten fördern insbesondere Frankreich, die Niederlande und Norwegen Maßnahmen zur klimafreundlichen Umrüstung von Schiffen in erheblichem Maße bzw. setzen auf steuerliche Anreize für klimafreundliche Schiffe.

#### **Ausweitung und Ergänzung von Umweltprogrammen in der maritimen Wirtschaft**

In den Niederlanden gibt es u.a. die Initiative „Emissionsfreie Schifffahrt“, die mit staatlichen Forschungsgeldern gefördert wird und durch eine Zusammenarbeit privater Investoren mit der ING Bank mit Kapital in Höhe von EUR 300 Mio. unterstützt wird. Ziel der Maßnahmen ist es, einen wichtigen Beitrag zur geplanten Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Seeschifffahrt zu erreichen bzw. hierfür notwendige Impulse zu setzen.

#### **Förderung der Flottenerneuerung zur Steigerung der Effizienz und Umweltfreundlichkeit von Schiffen**

In Norwegen werden seit 2016 Schiffseigner finanziell unterstützt, die zusagen, im küstennahen Einsatz alte Schiffe durch neuere, umweltfreundlichere Einheiten zu ersetzen. Es gibt keine Einschränkungen hinsichtlich des Ortes, an dem die Schiffseigner die neuen Schiffe bauen.

Die dafür eingesetzten Mittel sind allerdings nicht groß genug (EUR 1 Mio. pro Jahr), um starke Impulse für eine nachhaltige Flottenerneuerung setzen zu können.

## **Verkürzte Abschreibungsdauer für umweltfreundliche maritime Investitionen**

Die Niederlande ermöglichen es Schifffahrtsunternehmen, die nicht zur Tonnagesteuer optieren, aber grundsätzlich dazu qualifiziert sind, Schiffe schneller abzuschreiben. Hierbei handelt es sich um eine Alternative zur Gewinnbesteuerung nach der Tonnage.

Auch in Frankreich gibt es die Möglichkeit, Schiffe beschleunigt abzuschreiben.

## **b) Bewahrung der Versorgungssicherheit**

Bereits 1992 hat Frankreich ein Gesetz über die Wahrung der Versorgungssicherheit beschlossen und bis 2016 kontinuierlich erweitert und fortgeschrieben. In diesem Gesetz wird geregelt, dass die Versorgungssicherheit des Landes mit fossilen Brennstoffen über eigene Rohöl- und Produktentanker sichergestellt werden muss.

## **c) Schutz der Schlüsselindustrien und -technologien zur Sicherung des Know-hows der Branche**

Die Volksrepublik China strebt mit gezielten staatlichen Interventionen eine maritime Technologieführerschaft an. China schützt und unterstützt seine Schlüsselindustrien dabei durch zentral gesteuerte Initiativen wie „Made in China 2025“ oder „Maritime Seidenstraße“.

# ***D. Handlungsempfehlungen für Deutschland***

Die in den untersuchten Staaten genutzten Instrumente dienen in der Studie als Muster für Handlungsempfehlungen, die in Deutschland umsetzbar sein könnten. Der Schwerpunkt der Empfehlungen ist dabei auch auf eine möglichst kurzfristige Umsetzbarkeit gelegt worden. Die genannten Instrumente sollen zusätzliche Denkanstöße für eine weitere, vertiefte umsetzungsorientierte Diskussion zwischen Wirtschaft, Politik und Öffentlichkeit geben:

## **I. Transformation hin zu mehr Klimafreundlichkeit**

Im Bereich Klimafreundlichkeit und Energieeffizienz will Deutschland eine Vorreiterrolle übernehmen.

Die Energie- und Rohstoffversorgung und der globale Gütertausch für eine wachsende Weltbevölkerung erfordern sowohl sichere als auch besonders umweltfreundliche und energieeffiziente Schiffe. Mit dem Übereinkommen von Paris zum Klimaschutz wurde der Kurs für eine CO<sub>2</sub>-neutrale Welt gesetzt. Um die Ziele des Übereinkommens zu erreichen, wird auch die maritime Wirtschaft erhebliche zusätzliche Investitionen in den Klimaschutz sowie in den Umweltschutz tätigen müssen. Für die Umrüstung der Schiffe der existierenden Flotte und weitere notwendige Investitionen in neue, besonders umweltfreundliche Seeschiffe benötigt sie geeignete Instrumente, die den Zugang zu Kapital vereinfachen und ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den inner- und außereuropäischen Wettbewerbern sicherstellen.

Innovative Produkte und Verfahren zur Effizienzsteigerung sind entscheidende Elemente bei der Transformation.

Es wird empfohlen, die maritime Energiewende durch fiskalische Anreize zu fördern, die die Entwicklung und Implementierung neuer Technologien wirksam unterstützen.

Vor dem Hintergrund des Übereinkommens von Paris zum Klimaschutz und angesichts eines in den letzten zehn Jahren deutlich angestiegenen Durchschnittsalters der deutschen Handelsflotte ist es notwendig, Vorhaben zur Emissionsreduzierung und Steigerung der Energieeffizienz der deutschen Handelsflotte zu unterstützen bzw. hierfür wirksame Anreize zu setzen.

Es wird empfohlen Förderprogramme - insbesondere zur NO<sub>x</sub>-Reduktion, zur weiteren Verringerung des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis hin zum sog. „Zero-Emission Ship“ sowie zur Erneuerung der Flotte v.a. auch im Bereich der Küstenschifffahrt - auszubauen und zu verstetigen.

Unternehmen der deutschen maritime Industrie zählen weltweit zu den führenden Anbietern bei umwelt- und klimafreundlichen Technologien und Energieeffizienzlösungen. Um diese Führungsrolle beibehalten und weiter ausbauen zu können, ist eine möglichst große Wertschöpfung in Deutschland bzw. Europa sicherzustellen. Es wird empfohlen, sowohl das Umrüsten wie auch den Bau von Schiffen zu unterstützen. In jedem Fall sollte ein hoher Anteil an europäischer Wertschöpfung über Priorisierungskriterien bei der Gewichtung von Projekten bzw. Anträgen sichergestellt werden.

Die derzeitigen Programme zur nachhaltigen Modernisierung und Verbesserung der Energieeffizienz von Seeschiffen sollten ausgeweitet und verstetigt werden. Dies kann im europäischen Beihilferahmen entsprechend ausgestaltet werden. In Betracht kommt insbesondere die AGVO, welche definierte Obergrenzen für Beihilfen zur Forschung, Entwicklung und Innovation (bis zu EUR 40 Mio. pro Einzelprojekt.) oder für Umweltschutzbeihilfen (bis zu EUR 15 Mio. pro Einzelprojekt.) vorsieht.

Sollten diese Obergrenzen für bestimmte Segmente bzw. Schiffstypen nicht ausreichen oder andere Freistellungsvoraussetzungen nicht erfüllt werden können, könnte ein spezielles Förderprogramm auf Grundlage der EU-Umweltschutzleitlinien oder des Unionsrahmens für Forschung, Entwicklung und Innovation bei der EU notifiziert und von dieser genehmigt werden.

Folgende Maßnahmen werden grundsätzlich als sinnvoll erachtet und zur Umsetzung empfohlen:

## a) KfW-Programm „Energieeffizienz in der maritimen Wirtschaft“

Es wird empfohlen bei der KfW-Förderbank ein eigenes dauerhaftes Förderfenster für die Investition in besonders klima- und umweltfreundliche Seeschiffe bzw. für die Nachrüstung von Bestandsschiffen auf emissionsarme und besonders effiziente Antriebe zu schaffen.

Dieses Programm sollte technologieoffen ausgestaltet werden, um viele der neuen Antriebstechnologien (Batterie, Hybrid, Brennstoffzelle, besonders umweltfreundliche bzw. energieeffiziente Verbrennungsmotoren) und unterschiedliche alternative Kraftstoffe (Wasserstoff, LNG, Methanol, Ammoniak, synthetischen Kraftstoffe, etc.) zu berücksichtigen, um schnell und flexibel auf die weitere Technologieentwicklung reagieren zu können.

Analog zu den KfW-Programmen „Energieeffizient Bauen“ bzw. „Energieeffizient Sanieren“ könnte auch im vorgeschlagenen Programm die Förderquote beispielsweise nach dem Grad der Treibhausgasreduzierung ausgestaltet werden.

Ohne die Wohnraumförderprogramme der KfW wäre eine energetische Sanierung des Wohnungsbestandes wahrscheinlich nicht möglich. Heute sind die von der KfW gesetzten Energieeffizienzstandards (z.B. KfW 55 oder KfW 70) zum allgemeinen Branchenstandard geworden. Die Ausgestaltung sollte ähnlich wie bei den anderen KfW-Förderprogrammen wichtige Kriterien wie u.a. eine Nachrangigkeit in der Besicherung, niedrigere Zinsen, Tilgungserlasse bzw. Zuschüsse bei Erfüllung bestimmter Kriterien etc. umfassen.

## b) Fonds zur Investition in eine umwelt- und klimafreundlichere Küstenschiffsflotte

In den letzten zehn Jahren haben sich immer mehr Banken aus der Finanzierung der maritimen Wirtschaft in Deutschland zurückgezogen. Die deutschen Unternehmen der maritimen Wirtschaft stehen daher regelmäßig vor der Herausforderung, Eigen- und Fremdkapitalgeber ggf. auch im Ausland zu finden, um notwendige Nachrüstungs- und Erneuerungsinvestitionen tätigen zu können.

Mit dieser Herausforderung sind auch ausländische Schifffahrtsunternehmen konfrontiert; hier sind zwischenzeitlich aber bereits interessante und erfolgsversprechende Maßnahmen ergriffen worden:

So hat in den Niederlanden NESEC (Stichting Nederlandse Scheepsbouw Export Centrale = Gesellschaft zur Förderung des niederländischen Schiffsbauexports) zu diesem Zweck den NSDF (= Nese Ship Debt Fund), einen mit EUR 250 Mio. dotierten und zu 80% vom niederländischen Wirtschaftsministerium garantierten Fonds zur

Förderung der Flottenerneuerung in der Küstenschifffahrt aufgelegt. Die Investitionssumme des Fonds wird durch institutionelle Investoren und der Privatwirtschaft erbracht.

Vor allem kleine und mittlere Reedereien erhalten in den Niederlanden auf diese Weise Zugang zu Kapital, welches als Darlehen zur Verfügung gestellt wird.

Es wird empfohlen in Deutschland einen ähnlichen Fonds insbesondere für Investitionen in moderne Küstenschiffe aufzulegen. Dieser Fonds sollte durch eine 100%ige Tochter der aufliegenden Bank gegen eine Gebühr gemanagt werden.

Der Fonds könnte Kredite an Schifffahrtsunternehmen für energieeffiziente Schiffsneubauten bzw. für entsprechende Umrüstung von Bestandsschiffen vergeben. Ein Teil der Investitionssumme könnte von der aufliegenden Bank kommen, die auch einen kleineren Anteil am Eigenkapital stellt. Der größere Teil der Investitionssumme könnte durch institutionelle Investoren und durch die Privatwirtschaft bereitgestellt werden. Die Investitionssumme könnte dabei bis zu 80% durch Bundesgarantien abgesichert und die Garantien auf Pari-Passus-Basis gewährt werden. Bei den Investoren würde ein 20%iges Risiko für die von ihnen für den Fond zur Verfügung gestellten Mittel verbleiben.

Ein solcher Fonds könnte Kreditengpässe insbesondere für kleine und mittlere Schifffahrtsunternehmen signifikant verringern. Er könnte wichtige Anreize setzen, moderne klima- und umweltfreundlicher energieeffiziente Schiffe zu ordern bzw. zu bauen.

## c) Anpassung des Green Shipping Financing Tool (GSFT) der Europäischen Investment Bank (EIB)

Die EIB vergibt seit vielen Jahren auch an Unternehmen der maritimen Wirtschaft Darlehen im Rahmen des Green Shipping Financing Tool (GSFT). Das GSFT ist ein nachhaltiges, skalierbares und kommerzielles Finanzinstrument, das Investitionen in eine umweltfreundlichere Schifffahrt (neue, besonders energieeffiziente Schiffe und umweltorientierte Nachrüstungen) und die Einhaltung neuer ambitionierter Vorschriften (z.B. bezüglich Ballastwasser und Schwefelemissionen) unterstützt. Es setzt Anreize, damit sich kommerzielle Finanzierer zukünftig wieder mehr im maritimen Sektor engagieren.

Deutsche Unternehmen haben von diesem Programm bisher so gut wie keinen Gebrauch gemacht. Die Ursachen hierfür sind vielfältig. Die Branche nennt insbesondere folgende Punkte dafür:

- Die Schiffe sind als Einschiffgesellschaften organisiert, deswegen kommt eine Flottenumrüstung nicht in Betracht und Banken stehen für Retrofit-Finanzierungen gar nicht oder nur sehr eingeschränkt zur Verfügung.

- Einschiffgesellschaften sind häufig - als Folge der langanhaltenden Schifffahrtskrise und dadurch z.T. erheblich gesunkener Schiffswerte - als sogenannte „Unternehmen in Schwierigkeiten“ im Sinne der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) einzustufen und deswegen nicht antragsberechtigt.
- Deutsche schiffsfinanzierende Banken scheuen den administrativen Aufwand, wenn die Auftragsvolumina aufgrund der vorherrschenden deutschen Eignerstruktur den mit der Antragstellung etc. verbundenen Aufwand aus ihrer Sicht nicht rechtfertigen.

Es wird vorgeschlagen, dass der Bund Möglichkeiten schafft, dass das GSFT auch von deutschen Schifffahrtsunternehmen vermehrt genutzt werden kann.

Es wird empfohlen die KfW-Förderbank in das GSFT einzubinden.

Die EIB ist aus strukturellen Gründen nicht in der Lage, mit den kleinteiligen Eigentümerstrukturen der Schifffahrtsunternehmen umzugehen. Die KfW könnte gemeinsam mit den Hausbanken der Reedereien Projekte für Schiffsneubauten wie auch Nachrüstungen von Bestandsschiffen bündeln. So könnte dann in größerem Umfang von der EIB Green-Shipping Fazilität Gebrauch gemacht werden; damit könnten erhebliche Finanzmittel für die Erneuerung der deutschen Seeschiffsflotte mobilisiert werden.

Es wird weiterhin vorgeschlagen, dass deutsche Werften für den Erhalt von Mitteln aus dem GSFT mit einer Bank und der EIB eine Rahmenkreditvereinbarung aushandeln, ähnlich wie es die ING Bank in den Niederlanden getan hat. Die Kredite würden in diesem Fall also bei der Umrüstungswerft in einem Rahmenkredit gebündelt. Aus dem Rahmenvertrag könnten Einzelkredite für Umrüstungsmaßnahmen an die jeweilige Einschiffgesellschaft weitergegeben werden.

So könnte die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Werft gegenüber der Einschiffgesellschaft als Darlehensgeber („Werftkredit“) fungiert.

## d) Emissionshandelssysteme für Green Shipping nutzen

Im Rahmen des Europäischen Parlaments wird derzeit diskutiert die Schifffahrt zukünftig in ein Emissionshandelssystem (Emission Trading System, ETS) der Europäischen Union einzubinden. Es sollten zeitnah Mechanismen und Maßnahmen entwickelt werden, wie dadurch zusätzlich generierte Einnahmen der EU in die Entwicklung umweltfreundlicherer und effizienterer Schiffe reinvestiert werden können.

Es wird empfohlen, dafür Sorge zu tragen, dass die maritime Wirtschaft – gemäß ihrer zentralen Bedeutung für die Versorgungssicherheit Deutschlands und der gesamten EU – in den Programmen der EU, die direkt bzw. indirekt aus einem solchen ETS finanziert werden (wie z.B. der angedachte Innovation Fund und das in Planung befindliche Programm „Next Generation EU“), angemessen berücksichtigt wird. So könnten die aus dem Bereich der maritimen Wirtschaft generierten zusätzlichen finanziellen Mittel wieder in diesen Bereich zurückfließen, um dort die technologische Entwicklung weiter voranzutreiben.

## e) Öffnung des Hermes-Deckungsinstrumentariums für inländische Schiffseigner

In Deutschland könnte inländischen Reedern / Bestellern wie beispielsweise in den Niederlanden, Frankreich und in Norwegen die Möglichkeit der Nutzung von Exportgarantien eröffnet werden. Dies sollte gelten, wenn das Schiff im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird und somit ausländische Cash-Flows durch den damit verbundenen Dienstleistungsexport liefert.

Eine solche Öffnung des Hermesinstrumentariums ist grundsätzlich mit den einschlägigen Bestimmungen der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Schiffe (SSU) gemäß der OECD-Regularien vereinbar.

## f) Steuerliche Maßnahmen

Es wird empfohlen Reedereien und Schiffsgesellschaften, die nicht zur Gewinnermittlung nach der Tonnage (Tonnagesteuer) optiert haben, zukünftig steuerliche Anreize zu bieten, um in klima- und umweltfreundliche, besonders energieeffiziente Schiffe zu investieren.

Es kommen zwei Maßnahmen in Frage:

### **Investitionen in moderne Tonnage steuerlich privilegieren (Reinvestitionsklausel)**

Das durchschnittliche Alter der deutschen Handelsflotte ist hoch. Es wird daher vorgeschlagen, zusätzliche steuerliche Anreize zur Modernisierung der Handelsflotte für Seeschiffe zu schaffen, die nicht zur Tonnagesteuer optiert haben bzw. dies nicht können. Hierbei handelt es sich insbesondere um Seeschiffe in nationaler Fahrt.

Als geeignetes Instrument kommt hier eine Anpassung von § 6b Einkommensteuergesetz (EStG), die sogenannte Reinvestitionsklausel, in Betracht. Derzeit lässt sich § 6b EStG nicht für Seeschiffe nutzen, sondern nur für Binnenschiffe. Durch die (Wieder-)Aufnahme von Seeschiffen in § 6b EStG könnte insbesondere für Seeschiffe in nationaler (küstennaher) Fahrt ein Impuls zur Modernisierung der Flotte gesetzt werden. Es wird empfohlen, die Liste der Wirtschaftsgüter um einen weiteren Punkt zu erweitern: „Seeschiffe, soweit der Gewinn bei der Veräußerung von Seeschiffen entstanden ist, die nicht zur Gewinnermittlung nach der Tonnage (§ 5a EStG) optiert haben“. Bei der Einführung von § 5a EStG (Tonnagesteuer) wurden Seeschiffe generell aus dem Katalog von § 6b EStG gestrichen, obwohl für Seeschiffe, die nicht zur Tonnagesteuer optiert haben bzw. dies nicht können, genau wie für Binnenschiffe nach wie vor ein Bedarf für diese Regelung besteht.

### **Verkürzte Abschreibungsdauer als Alternative zur Tonnagesteuer**

Es wird empfohlen, auch in Deutschland eine Alternative zur Tonnagesteuer zu schaffen, die es Schifffahrtsgesellschaften ermöglicht, ihre Schiffe schneller abzuschreiben, wenn dies kaufmännisch geboten ist.

Diese Alternative könnte weitere Investitionsanreize geben, die Flotte durch umweltfreundlichere Schiffe zu erneuern.

Der deutsche Gesetzgeber hat in Folge der COVID-19-Pandemie die degressive Abschreibung beweglicher Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens für die Steuerjahre 2020 und 2021 wieder eingeführt. Erwartet wird, dass dadurch Investitionsanreize auch in der maritimen Wirtschaft geschaffen werden könnten.

Das EU-Beihilferecht lässt die verkürzte Abschreibung von Schiffen als eine Alternative zur Gewinnbesteuerung nach der Tonnage (§ 5a EstG) gemäß dem Wortlaut der Leitlinien der Gemeinschaft für Beihilfen im Seeverkehr (EU-Seeverkehrsleitlinien) grundsätzlich zu. Eine solche Maßnahme muss durch die EU-Kommission genehmigt werden. In verschiedenen europäischen Schifffahrtsstandorten existieren bereits entsprechende Regelungen. Es erscheint sinnvoll, eine derartige Regelung auch in Deutschland als Alternative zur Tonnagesteuer zu implementieren.

## g) Programme zur nachhaltigen Modernisierung von Seeschiffen

Es wird empfohlen, die derzeitigen Programme zur nachhaltigen Modernisierung von Seeschiffen auszuweiten. Der europäische Beihilferahmen lässt dies grundsätzlich zu. Die Ausweitung könnte im Rahmen der AGVO ausgestaltet werden, welche bestimmte Obergrenzen für Beihilfen zur Forschung, Entwicklung und Innovation (bis zu EUR 40 Mio.) oder für Umweltschutzbeihilfen (bis zu EUR 15 Mio.) vorsieht.

Es könnte ein Förderprogramm auf Grundlage der Umweltschutzleitlinien oder des Unionsrahmens für Forschung, Entwicklung und Innovation ausgestaltet und zur Genehmigung vorgelegt werden, welches für die Fälle greift, in denen die Obergrenzen der AGVO oder andere Freistellungsvoraussetzungen nicht erfüllt werden können.

## II. Bewahrung der Versorgungssicherheit und Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland (Maritime wirtschaftliche Souveränität)

Die COVID-19-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig eine funktionierende internationale Logistikkette ist. Sie gewährleistet die Versorgung mit Waren und Gütern und deren sicheren Transport und ist daher unverzichtbar für die deutsche Volkswirtschaft und Gesellschaft.

Die Wahrung der Versorgungssicherheit eines Landes und seiner Bevölkerung sind zentrale Aufgaben eines jeden Staates.

Für die Versorgungssicherheit ist es entscheidend, dass es neben einer modernen und wettbewerbsfähigen Handelsflotte auch Schiffbau- und Zulieferunternehmen sowie andere maritime Dienstleister in ausreichender Anzahl gibt. Dies gilt es zu erhalten und auszubauen. Ein Schrumpfen der hiesigen maritimen Wirtschaft ist für eine

auf Export ausgerichtete Volkswirtschaft nicht wünschenswert. Daher wird empfohlen Maßnahmen zu ergreifen, um die internationale Bedeutung der deutschen maritime Branche zu bewahren und die maritime wirtschaftliche und technologische Souveränität Deutschlands zu sichern.

Es ist wichtig, dass Politik und Verwaltung ihre Anstrengungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den hiesigen maritimen Sektor fortsetzen, Investitionen in die Infrastruktur vorantreiben und die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation weiter intensivieren.

Es wird nicht ohne eine auf europäischer Ebene abgestimmte maritime Politik gehen.

Nach den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (EU-Seeverkehrsleitlinien) sind innerhalb von Europa bestimmte steuerliche und fiskalische Instrumente, wie etwa die Einführung einer Gewinnbesteuerung nach der Tonnage, Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten oder auch ein vollständiger Lohnsteuereinbehalt, zum Erhalt von spezifischem Know-how und von Arbeitsplätzen in der maritimen Wirtschaft ausdrücklich zulässig. Hiervon haben die großen europäischen Schifffahrtsstandorte (in unterschiedlichem Maße bzw. mit unterschiedlicher Ausgestaltung) Gebrauch gemacht.

Ein systematischer Schutz von Schlüsselindustrien und -technologien im maritimen Bereich ist hingegen innerhalb der EU bzw. auf europäischer Ebene bislang eher die Ausnahme bzw. höchstens in Randbereichen erkennbar. Drittstaaten sind hier deutlich aktiver.

Es wird vorgeschlagen zu prüfen, inwieweit strategisch auf EU-Ebene, z.B. durch eine abgestimmte Industriepolitik oder eine gezielte Cluster-Förderung, wirksam Einfluss genommen werden kann.

### III. Schutz von Schlüsselindustrien und -technologien zur Know-how-Sicherung (Technologische Souveränität)

Die technologische Souveränität eines Staates geht in einer Hand mit der Sicherung von Know-how. Die für die maritime Unabhängigkeit notwendigen Technologien bzw. die Forschung in diesem Bereich sollten auch in Deutschland finanziell optimal unterstützt werden.

In Bereichen, in denen es zu Abhängigkeiten von außereuropäischen Staaten kommen könnte, ist ein Abbau von Forschungskompetenzen und Fertigungs-Know-how unbedingt zu vermeiden<sup>1</sup> bzw. sind die europäischen und nationalen Kompetenzen im Forschungs- und Entwicklungssektor nachhaltig zu stärken.

---

<sup>1</sup> Vgl. J. Edler, K. Blind, R. Frietsch, S. Kimpeler, H. Kroll, C. Lerch, T. Reiss, F. Roth, T. Schubert, J. Schuler, R. Walz (2020), „Technologiesouveränität. Von der Forderung zum Konzept“, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, S. 8.

Es wird vorgeschlagen Rahmenbedingungen zu schaffen, die zugleich innovations- und produktionsfördernd sind. Dies würde zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft und der mit ihr verbundenen Arbeitsplätze sowie des maritimen Know-hows beitragen.

# ***E. Weitere zu untersuchende Instrumente***

Diskussionen mit Vertreter\*innen von Werften, Reedereien, Banken und der maritimen Verwaltung haben gezeigt, dass viele Maßnahmen, die in den untersuchten und anderen ausländischen Staaten eine große Bedeutung haben, in Deutschland für kaum bzw. nur schwer umsetzbar erachtet werden.

Da diese Maßnahmen in den jeweiligen Staaten aber dazu beitragen, diese Standorte zu stärken, sollen sie an dieser Stelle dennoch genannt werden:

## **I. Schaffung einer Leasingfinanzierungsgesellschaft für besonders klima- und umweltfreundliche Schiffe**

Es wird empfohlen zu prüfen, ob ein Leasingprogramm für die Seeschifffahrt, ähnlich wie z.B. in China, auf deutscher oder auf europäischer Ebene aufgesetzt werden kann.

Eine noch zu gründende Leasinggesellschaft könnte Schiffe finanzieren und sie über einen längeren Zeitraum an Reeder verleasen, die Zugang zu Fracht oder langfristige Charterverträge haben.

Es ist davon auszugehen, dass sich eine solche Leasinggesellschaft bei der KfW-IPEX-Bank (auf deutscher Ebene) oder bei der EIB (auf europäischer Ebene) angliedern ließe. Sollte ein solches Instrument bei der EIB installiert werden, könnte ein zusätzlicher Fokus speziell auf die Erneuerung der überalterten Schiffsflotte im europäischen Küstenschiffahrtsbereich einschließlich des gesamten Mittelmeerraumes gelegt werden.

In Deutschland gab es Anfang der 2000er Jahre ein ähnliches Programm. Die KfW-IPEX-Bank hatte zur Steigerung des Wettbewerbs im Eisenbahngüterverkehr und um neuen kapitalschwächeren Akteuren den Eintritt in den Markt zu ermöglichen, in Zusammenarbeit mit einer anderen Bank eine Lokomotiven-Vermietungsgesellschaft mit dem Namen „Railpool“ gegründet. Diese wurde verkauft, nachdem sich das Geschäftsmodell etabliert hatte und rentabel war.

Es wird vorgeschlagen, analog dazu ein Programm aufzulegen, mit dem die Modernisierung der deutschen Flotte mit Schiffen mit einer substanziellen europäischen Wertschöpfung vorangetrieben werden kann.

## II. Uneingeschränkte Anwendung des Großbürgschaftsprogramms (parallele Bund-Länder-Bürgschaften) für die Schiffbaufinanzierung auf deutschen Werften

Es wird vorgeschlagen, das Großbürgschaftsprogramm, das im Zuge der COVID-Pandemie ausgeweitet wurde, auf Finanzierungen für Schiffsneubauten anzuwenden, die auf deutschen Werften entstehen.

Aktuell werden rund 75% der Wertschöpfung beim Bau eines Schiffes auf einer deutschen Werft durch die beteiligten Schiffbauzulieferfirmen erbracht. Etwa die Hälfte dieser Zulieferungen stammen aus dem gesamten Bundesgebiet. Der Erhalt einer zukunftsfähigen Schiffbauindustrie in Deutschland liegt somit im gesamtdeutschen Interesse.

Werften sind Generalunternehmer für den Besteller eines Schiffes. Dabei sichern sie die Anzahlungen des Bestellers ab und finanzieren die Bauzeit bis zur Ablieferung vor. Große Herausforderungen sind hierbei die sehr hohen Finanzierungsvolumina, lange Projekt- und Kreditlaufzeiten, begrenzte Einsatz-, Verwendungs- und Verwertungsmöglichkeiten sowie verschärfte Anforderungen aus dem Bereich der Bankenregulierung sowie der (teils vollständige) Rückzug vieler Geschäftsbanken aus diesem Bereich. Bankübliche Sicherheiten stehen oftmals nicht im erforderlichen Maß zur Verfügung.

Eine uneingeschränkte Anwendung des Großbürgschaftsprogramms (parallele Bund-Länder-Bürgschaften) bei Schiffsfinanzierungen für Bauprojekte auf deutschen Werften würde die Besicherung von Krediten erleichtern. Damit könnten Arbeitsplätze und das Know-how im Schiffbau auf deutschen Werften erhalten bleiben bzw. hierzu jedenfalls wichtige Anreize gesetzt werden.

## III. Top-slice-Absicherung zur Besicherung der Preisdifferenz

Es wird empfohlen, in Zukunft wieder Gebrauch vom Landesbürgschaftsinstrumentarium zu machen, um die Preisdifferenz zwischen einer Bestellung auf deutschen/europäischen Werften (dann mit Vorgabe eines entsprechenden Anteils deutscher Zulieferungen) und einer Bestellung in Asien abzusichern.

Diese sogenannte Top-slice-Absicherung zur Besicherung der Preisdifferenz zwischen deutschen und asiatischen Werften hat es in der Vergangenheit regelmäßig gegeben. Sie hatte viele Bestellungen auf deutschen Werften ermöglicht, da eine Top-slice-Absicherung die Sicherheiten für die finanzierende Bank verbessert, die bei der Bewertung der Sicherheiten nur den internationalen Marktwert des jeweiligen Assets zu Grunde legen darf.

## IV. Förderprogramm zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung von der Straße aufs Wasser

Es wird empfohlen, die Möglichkeit eines Förderprogrammes für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf den Seeweg zu prüfen. Dies könnte in vielen Regionen den Straßenverkehr reduzieren und damit die Umweltverschmutzung und die Überlastung des Straßennetzes verringern.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Förderung auf der Grundlage der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Im Rahmen dieser Regelung können Beihilfen für die Aufnahme neuer Seeverkehrsdienste oder die Modernisierung bestehender Seeverbindungen vergeben werden. Die Höhe der Beihilfe beschränkt sich darauf, den Teil der Mehrkosten abzudecken, der mit der Umstellung auf eine umweltfreundlichere Verkehrsart verbunden ist.

Italien hat mit dem Programm „Marebonus“ in den Jahren 2016 bis 2018 von dieser beihilferechtlichen Möglichkeit Gebrauch gemacht.