

USTR-Gebühr und deutsche Flagge: Was kommt da auf Reeder zu?

Die Sondergebühren der US-Regierung auf »China-Schiffe« beschäftigen nicht zuletzt den maritimen Finanzmarkt. Denn auch »Chinese Leasing«, mit dem diverse deutsche Reeder arbeiten, ist ein Ziel der Maßnahmen. Auch die geplanten Änderungen im deutschen Flaggenrechtsgesetz (FIRG) sind im Hinblick auf bestimmte Leasingstrukturen relevant



© Pixabay

China und die USA ziehen Mauern hoch – auch deutsche Reeder sind davon betroffen. Aber es gibt Optionen, sie zu überspringen

Ein nicht unerheblicher Teil der deutschen Handelsflotte ist heute über chinesische Leasinggesellschaften finanziert. In solchen Strukturen ist der chinesische Leasinggeber Schiffseigentümer, während das Schiff an eine deutsche Reederei im Wege einer Bareboat-Charter überlassen wird. Für deutsche Reeder, die ihre Schiffe unter deutscher Flagge und damit im deutschen Tonnagesteuersystem betreiben wollen, ist es bei einer der üblichen Strukturen erforderlich, dass der chinesische Leasinggeber das Schiffseigentum über eine EU-Zweckgesellschaft (häufig eine maltesische oder irische Zweckgesellschaft) hält, damit das Schiff im deutschen Schiffsregister eingetragen werden kann.

Gebühren nach USTR-Beschluss in den USA

Aufgrund der Notice of Action des Büros des US-Handelsbeauftragten (Office of the United States Trade Representative (USTR)) vom 17. April sollen ab dem 14. Oktober in den USA zusätzliche beachtliche USTR-Gebühren erhoben werden, wenn die Eigentumsgesellschaft ein »vessel owner of China« ist, wobei es ausreicht, wenn die Eigentumsgesellschaft von chinesischen Staatsbürgern kontrolliert wird.

Auch wenn bei chinesischen Leasingstrukturen das Schiff von einem chinesischen Leasinghaus über eine EU-Zweckgesellschaft gehalten wird, spricht viel dafür, dass USTR-Gebühren an-

fallen, weil die EU-Zweckgesellschaft durch chinesische Staatsbürger kontrolliert wird. In Time Charter Parties fordern Charterer daher zunehmend, dass das gecharterte Schiff nicht über eine chinesische Leasingstruktur finanziert ist, um die Zahlung von USTR-Gebühren zu vermeiden. Bei bereits bestehenden chinesischen Leasingstrukturen wird es dem Reeder als Bareboat-Charterer jedoch kaum möglich sein, wenn überhaupt, eine solche bestehende Struktur allein wegen der Einführung der USTR-Gebühr vorzeitig zu beenden.

Alternative: Japanische Leasingstrukturen

Auch vor dem Hintergrund der USTR-Gebühren steigt derzeit das Interesse an japanischen Finanzierungen, unter anderem auch in Form von sogenannten Japanese Operating Leases with Call Option (JOLCO). Diese Struktur ermöglicht es japanischen Investoren von steuerlichen Abschreibungen in Japan zu profitieren, während die Reeder attraktive Finanzierungsbedingungen erhalten.

Auch in JOLCO-Strukturen ist es aber in einer der üblichen Strukturen erforderlich, dass der japanische Leasinggeber das Schiff rechtlich über eine EU-Zweckgesellschaft hält, damit das Schiff in das deutsche Schiffsregister eingetragen werden kann und damit eine wichtige die Voraussetzungen für die deutsche Tonnagesteuer erfüllt wird.

Entwurf zum deutschen Flaggenrechtsgesetz

Am 9. September hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) einen Gesetzentwurf für ein Gesetz zur Änderung flaggen-, schiffsregister- und seefischereirechtlicher Vorschriften vorgelegt. Die geplanten Änderungen im Flaggenrechtsgesetz (FIRG) sind auch im Hinblick auf die Leasingstrukturen relevant.

Denn nach der geplanten Neufassung soll es künftig nicht mehr reichen, wenn der Schiffseigentümer eine EU-Zweckgesellschaft ist, sondern es wird unter anderem zusätzlich gefordert, dass die »Anteilseigner [Anmerkung des Verfassers: der EU-Zweckgesellschaft] mehrheitlich Unionsbürger oder nach dem Recht eines Mitgliedstaats der Europäischen Union gegründete Gesellschaften sind, deren vertretungsberechtigtes Organ wiederum mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern besetzt ist.« Liegt diese Voraussetzung nicht vor, so fehle es nach den Erläuterungen des BMV »an einer ›echten Verbindung‹ zwischen Eigentümer und Europäischer Union und damit letztlich zur Bundesrepublik Deutschland.«

Folgen für China-Leasing und JOLCO-Struktur

Bei den vorgenannten Leasingstrukturen hätte die Verabschiedung des Gesetzentwurfs in der derzeit vorliegenden Fassung zur Folge, dass die finanzierten Schiffe künftig nicht mehr unter die deutsche Tonnagesteuer fallen könnten, wenn die direkten Gesellschafter der EU-Zweckgesellschaft außerhalb der EU, etwa in China beziehungsweise Japan, ansässig sind.

Zu erwähnen ist jedoch, dass der Referentenentwurf – anders als viele andere Gesetze, die auf den indirekte Gesellschafter beziehungsweise wirtschaftlichen Berechtigten abstellen – nach seinem Wortlaut nur auf den direkten Gesellschafter der EU-Zweckgesellschaft abzielt. Damit genügt es, wenn im Rahmen einer doppelstöckigen Struktur der direkte Gesellschafter der

EU-Zweckgesellschaft, die Eigentümer des Schiffes ist, ebenfalls eine EU-Gesellschaft ist – auch wenn dahinter (indirekt) Gesellschafter außerhalb der EU stehen.

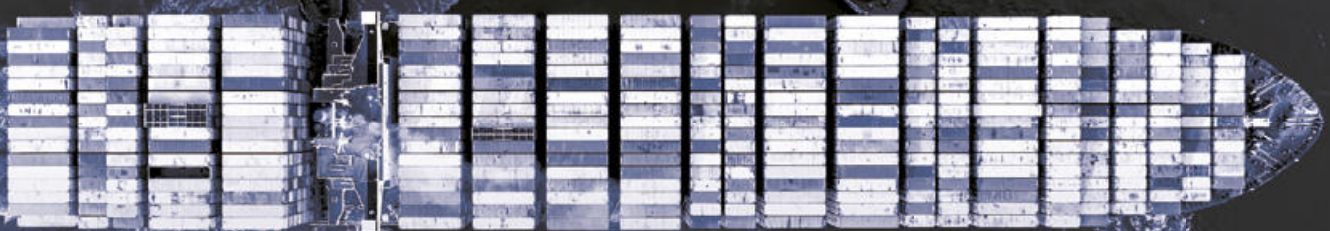
Die vorgenannten Leasingstrukturen können also nach wie vor verwendet werden; es wäre allerdings eine weitere EU-Gesellschaft zwischenzuschalten (und das vertretungsberechtigte Organ der EU-Zweckgesellschaft ist mehrheitlich mit stimmberechtigten Unionsbürgern zu besetzen). Ungeachtet dessen sind die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Änderungen überflüssig und für die Attraktivität des deutschen Schifffahrtsstandortes kontraproduktiv, denn schon nach aktueller Gesetzeslage setzen die Leasingstrukturen eine starke Verbindung zur EU voraus, da die betreffenden Schiffe von einem deutschen Leasingnehmer als »disponent owner« auf Grundlage einer Bareboat Charter eingechartert werden und, um unter die deutsche Tonnagesteuer zu fallen, nicht nur im deutschen Schiffsregister registriert sein müssen, sondern auch von einem deutschen Reedereiner bereedert werden müssen. Zudem ist auch weiterhin die Benennung einer beauftragten Person mit Sitz oder Wohnsitz im Inland in solchen Konstellationen vorgesehen.

Der Gesetzentwurf befindet sich derzeit im Länder- und Verbändeanhörungsverfahren; er ist vom Gesetzgeber noch nicht verabschiedet. Der Verband Deutscher Reeder setzt sich stark dafür ein, dass die oben genannten Änderungsvorschläge nicht umgesetzt werden. Es ist zu hoffen, dass der Gesetzgeber erkennt, dass die vom BMV vorgeschlagenen Änderungen nicht zielführend und überflüssig sind. Aber selbst wenn der Gesetzentwurf in diesem Punkt so verabschiedet werden sollte, werden die üblichen Leasingstrukturen mit leichten Anpassungen auch zukünftig umsetzbar sein.

*Autor:
Clemens Hillmer*



EXPERTISE YOU CAN TRUST - MARINE INSURANCE BROKING SINCE 1870



GEORG-DUNCKER.COM

HAMBURG | SINGAPORE | HOUSTON | ROTTERDAM | PIRAEUS | ZUG