



Brüssel, 14.11.2016  
C(2016) 7193 final

ÖFFENTLICHE FASSUNG

Dies ist ein internes Kommissionsdokument,  
das ausschließlich Informationszwecken  
dient.

**Staatliche Beihilfe SA.45258 (2016/N) – Deutschland**

**Verlängerung und Änderung der Beihilferegelung zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt**

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

**1. VERFAHREN**

- (1) Am 28. April 2016 meldeten die deutschen Behörden die Verlängerung und Änderung der Beihilferegelung zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt im Einklang mit Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) bei der Kommission an.
- (2) Die Kommission genehmigte die ursprüngliche Regelung am 17. November 2006<sup>1</sup> bis Ende 2009. Mit Beschluss der Kommission vom 24. September 2010 wurde die ursprüngliche Regelung bis zum 31. Dezember 2012 verlängert.<sup>2</sup> Mit Beschluss der Kommission vom 18. Februar 2013 (im Folgenden „Beschluss von 2013“) wurde die Regelung bis zum 31. Dezember 2017 verlängert.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> NN 63/2006 (ex N 609/2006) (ABl. C 90 vom 25.4.2007).

<sup>2</sup> N 358/2010 (ABl. C 286 vom 22.10.2010, S. 1).

<sup>3</sup> SA.35684 (2012/N), ABl. C 44 vom 6.2.2015, S. 1.

Herrn Dr. Frank-Walter Steinmeier  
Bundesminister des Auswärtigen  
Werderscher Markt 1  
10117 Berlin  
DEUTSCHLAND

- (3) Am 27. Juni 2016 und am 19. September 2016 ersuchte die Kommission Deutschland um weitere Informationen, die am 19. Juli 2016 und am 29. September 2016 übermittelt wurden.

## **2. BESCHREIBUNG DER BEIHILFEREGELUNG**

### **2.1. Ziel der Beihilfe**

- (4) Das Ziel der 2013 genehmigten Regelung bleibt unverändert.<sup>4</sup> Mit der Regelung soll die Wettbewerbsfähigkeit der im internationalen Seeverkehr eingesetzten, unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe gestärkt werden. Außerdem sollen Bordarbeitsplätze für Seeleute aus Deutschland und dem EWR gesichert werden.

### **2.2. Nationale Rechtsgrundlage**

- (5) Die nationale Rechtsgrundlage der Regelung sind die Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt vom 23.3.2016, die §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung und die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

### **2.3. Änderungen an der Regelung**

- (6) Die deutschen Behörden haben den Geltungsbereich der Beihilferegelung wie folgt erweitert:

#### **Unter die Beihilferegelung fallende Seeleute**

- (7) In Erwägungsgrund 7 des Beschlusses von 2013 werden Seeleute definiert als an Bord eines Schiffes unbefristet Beschäftigte, für die das Schifffahrtsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland Lohnsteuern und Sozialversicherungsabgaben abführt und die Staatsangehörige eines EU-Mitgliedstaats, Islands, Liechtensteins, Norwegens oder der Schweiz sind.
- (8) Das Förderfähigkeitskriterium, dass das Schifffahrtsunternehmen nicht nur Sozialversicherungsabgaben, sondern auch Lohnsteuern abführen muss, ist nicht mehr relevant. Die in Rede stehende Regelung gilt daher für alle unbefristet an Bord eines Schiffes beschäftigten Seeleute, für die das Schifffahrtsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland Sozialversicherungsabgaben abführt und die Staatsangehörige eines EU-Mitgliedstaats, Islands, Liechtensteins, Norwegens oder der Schweiz sind. Auszubildende bleiben von dieser Regelung unberücksichtigt.

#### **Unter die Beihilferegelung fallende Schiffe**

- (9) Im Rahmen der 2013 genehmigten Regelung gewährte Beihilfen beschränkten sich auf Seeleute an Bord von Schiffen, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind und unter deutscher Flagge fahren.<sup>5</sup> Um alle Seeleute

---

<sup>4</sup> Siehe insbesondere Erwägungsgründe 4 bis 11 des Beschlusses von 2013.

<sup>5</sup> Siehe insbesondere Erwägungsgrund 8 des Beschlusses von 2013.

einzuschließen, die in Deutschland Sozialversicherungsbeiträge<sup>6</sup> leisten müssen, wird die in Rede stehende Regelung für Seeleute gelten, die auf in Deutschland registrierten Schiffen beschäftigt sind, die unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats, Islands, Liechtensteins, Norwegens oder der Schweiz fahren.

- (10) Deutschland schätzt, dass sich der Gesamtbeihilfebetrug aufgrund der Ausweitung des Geltungsbereichs der Regelung auf Seeleute, die auf einem unter der Flagge eines EWR-Staats fahrenden Schiff beschäftigt sind, um 10 % erhöhen könnte.
- (11) An der Definition der Schiffe hat sich nicht geändert. Schiffe im Sinne der Regelung sind daher i) Handelsschiffe, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern oder Personen im internationalen Seeverkehr eingesetzt werden sowie ii) Kabelleger-, Nassbagger- und Schleppschiffe, wenn mehr als 50 % der vom jeweiligen Schiff im Bewilligungszeitraum tatsächlich ausgeführten Tätigkeiten im internationalen Seeverkehr erbracht werden.
- (12) Auch die Definition des internationalen Seeverkehrs ändert sich nicht gegenüber der Definition in Erwägungsgrund 9 des Beschlusses von 2013.

#### **Form der Beihilfe**

- (13) Die Beihilfe wird als nichtrückzahlbarer Zuschuss zur Senkung der Lohnnebenkosten gewährt. Der Zuschuss wird pro Schiff auf der Grundlage der unter die Beihilferegulation fallenden Seeleute ermittelt. Er ergibt sich aus der Summe der vom Arbeitgeber zu entrichtenden Pflichtbeiträge zur gesetzlichen Sozialversicherung in Deutschland.
- (14) Die Beihilfe wird höchstens 50 % der Sozialabgaben decken. Das entspricht dem Arbeitgeberbeitrag zur Sozialversicherung. Bei der Unfallversicherung darf die Beihilfe ausnahmsweise 100 % der Beiträge decken, da die Unfallversicherung der Seeleute in vollem Umfang vom Arbeitgeber getragen wird. Die Schifffahrtsunternehmen erhalten keine weitere Unterstützung für diese Kosten.
- (15) Die veranschlagte Mittelausstattung beläuft sich auf 264 Mio. EUR.

#### **2.4. Laufzeit**

- (16) Die Regelung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2020.

---

<sup>6</sup> Die Verpflichtung, Beiträge zum deutschen Sozialversicherungssystem zu leisten, gilt grundsätzlich für Seeleute, die Staatsangehörige eines EWR-Mitgliedstaats oder der Schweiz sind und an Bord eines in Deutschland registrierten und unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes beschäftigt sind, sowie nach der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit auch für Seeleute auf Schiffen, die in Deutschland registriert sind und unter der Flagge eines EWR-Mitgliedstaats oder der Schweiz fahren.

### 3. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

#### 3.1 Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (17) In ihren Beschlüssen vom 20. November 2006, 24. September 2010 und 18. Februar 2013 kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die ursprüngliche Regelung staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet, da die Zuschüsse die Kosten verringern, die Schiffseigner durch die Sozialversicherungsabgaben für die von ihnen beschäftigten Seeleute normalerweise zu tragen haben, und daher zu einem selektiven Vorteil führen. Dieser Vorteil wird aus dem Bundeshaushalt und somit aus staatlichen Mitteln finanziert. Die Maßnahme ist Deutschland zuzurechnen und geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zu beeinflussen, da sie die Wettbewerbsstellung der Beihilfeempfänger auf dem europäischen Seeverkehrsmarkt stärkt, bei dem es sich um einen vollständig liberalisierten, für den internationalen Wettbewerb geöffneten Markt handelt. Nichts in der Anmeldung der in Rede stehenden Regelung ändert etwas an dieser Würdigung.

#### 3.2 Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

##### 3.2.1 *Rechtsgrundlage*

- (18) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (19) Die Kommission hat Leitlinien zur Anwendung des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV auf staatliche Beihilfen im Seeverkehr (im Folgenden „Seeverkehrsleitlinien“) erstellt.<sup>7</sup> Beihilfen zugunsten des Seeverkehrs müssen daher nach diesen Leitlinien geprüft werden.

##### 3.2.2 *Einhaltung der Bestimmungen der Seeverkehrsleitlinien über arbeitsbezogene Kosten*

- (20) In den in Erwägungsgrund 2 genannten Beschlüssen erklärte die Kommission die Regelung nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und nach den Seeverkehrsleitlinien für mit dem Binnenmarkt vereinbar.
- (21) Die Anmeldung betrifft die Ausweitung des Geltungsbereichs der Beihilferegulation hinsichtlich der für Beihilfen in Betracht kommenden Schiffe und Seeleute. Die Beihilfe wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt, der den Arbeitgeberbeitrag zur Sozialversicherung vollständig abdeckt. Im Rahmen der 2013 genehmigten Regelung wurde die Beihilfe als Pauschalbetrag gewährt. Alle anderen Elemente der Regelung bleiben unverändert.
- (22) Die Kommission nimmt positiv zur Kenntnis, dass der Geltungsbereich der Regelung auf Seeleute ausgeweitet wird, die an Bord von Schiffen beschäftigt sind, die unter der Flagge eines EWR-Staats oder der Schweiz fahren. Eine solche

---

<sup>7</sup> Mitteilung C(2004) 43 der Kommission – Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3).

Ausweitung des Geltungsbereichs ist geeignet, potenzielle Hemmnisse für den Binnenmarkt bei der Bereitstellung von Seeverkehrsdienstleistungen in Deutschland zu beseitigen.

- (23) Die Kommission nimmt darüber hinaus positiv zur Kenntnis, dass Deutschland das Kriterium nicht mehr anwendet, dass Seeleute, um für die Beihilfe in Betracht zu kommen, in Deutschland lohnsteuerpflichtig sein müssen. Folglich wird der Geltungsbereich der Regelung auf Seeleute ausgeweitet, die zwar über das deutsche Sozialversicherungssystem versichert, aber nicht in Deutschland lohnsteuerpflichtig sind.
- (24) Die deutschen Behörden haben auch nachgewiesen, dass die in Abschnitt 11 der Seeverkehrsleitlinien festgelegten Finanzierungshöchstgrenzen eingehalten werden und dass Aufzeichnungen über die Kostenerstattung geführt werden. Im Einklang mit den Bestimmungen des Abschnitts 11 über die Höchstgrenze für die Beihilfe, geht der Beihilfebetrags nicht über den Gesamtbetrag der Sozialabgaben hinaus, die von Schifffahrtsunternehmen und Seeleuten erhoben werden.
- (25) In allen anderen Punkten bleibt die von der Kommission in ihrem Beschluss von 2013 vorgenommene Würdigung der Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Binnenmarkt unverändert.

#### *Schlussfolgerung*

- (26) Angesichts dieser Erwägungen ist die Kommission der Auffassung, dass die verlängerte und ausgeweitete Beihilferegelung mit den Seeverkehrsleitlinien und folglich mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV vereinbar ist.

#### **4. BESCHLUSS**

- (27) Die Kommission hat daher beschlossen, keine Einwände gegen die von Deutschland geplante Beihilferegelung zu erheben, da sie nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht offengelegt werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Offenlegung der Angaben und mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf folgender Website einverstanden sind: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Bitte richten Sie Ihren Antrag auf elektronischem Weg an:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Staatliche Beihilfen  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Für die Kommission

Margrethe VESTAGER  
Mitglied der Kommission

