

Kompass

„Green Shipping“ – Fluch oder Segen für die Binnenschifffahrt?

Liebe Leserin, lieber Leser

Ein Schweizer Grossverteiler warb kürzlich für seine Weine aus Übersee grossmäutig mit dem Titel «Die Ökobilanz stimmt» und dem einleitenden Satz: «der Transport von Wein verbraucht zwar mehr, aber die Produktion (meistens) weniger Energie. Deshalb müssen Sie kein schlechtes Gewissen haben, wenn Sie einen Wein aus Übersee trinken.» Die Weine würden in riesigen Containerschiffen nach Europa gebracht, was besonders energieeffizient sei, da sie via Binnenwasserweg von Rotterdam bis nach Basel, also quasi vor die Haustür gebracht würden. Das mag ja stimmen, denn der Gütertransport auf dem Wasserweg ist nach wie vor der umweltfreundlichste — aber Produkte, die man hierzulande oder im grenznahen Ausland in besserer Qualität erwerben kann, sollten nun wirklich nicht vom anderen Ende der Welt herangekarrt oder — geschifft werden. Beim Wein und bei vielen anderen Gütern kann der Konsument selber entscheiden, ob er seine Ökobilanz unnötig aufplustert oder sich mit dem begnügt, was regional erhältlich ist und dadurch immer noch am umweltfreundlichsten produziert wird. Daneben gibt es aber viele andere Güter, die über den Wasserweg zu uns in die Schweiz gebracht werden müssen, und da setzen viele Importeure löblicherweise auf die Schifffahrt: die CO₂-Emission eines durchschnittlichen Frachters beträgt nach wie vor nur ein Fünftel derjenigen eines oder mehrerer LKW mit demselben Ladevolumen.

Binnenschifffahrt mit grosser Zukunft

In der Binnenschifffahrt gibt es durchaus Potenzial für Investitionen. Das Binnenschiff als wichtiges Transportmittel dürfte aufgrund des prognostizierten Wirtschaftswachstums in der nächsten Zeit gar noch an Bedeutung gewinnen, allerdings nehmen nun auch die Umweltauflagen an dieses und andere Verkehrsmittel, die nicht auf der Strasse verkehren, zu. Umweltfreundlichere Motoren wird wohl niemand ablehnen: aber weshalb sollen Schiffe nun plötzlich einem Baustellenbagger gleichgestellt werden? Für alle nicht im Strassenverkehr eingesetzten mobilen Maschinen gelten nämlich dieselben neuen Richtlinien: im Detail verlangt die 185 Seiten starke neue NRMM-Verordnung der EU (*Non Road Mobile Machinery*), dass Motoren mit einer Leistung von mehr als 300 kW ab dem 1. Januar 2019 beträchtlich höheren Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte genügen müssen, stärkere Motoren müssen diese ein Jahr später ebenfalls erfüllen. Die strengeren Regularien sind auf die Einführung von Partikelzahlgrenzwerten für Binnenschiffsmotoren zurückzuführen. Der Ausstoss von NO_x (Stickstoffoxiden) und PM (Feinstoffen) erfordert gerade bei Schiffen aber andere Fabrikate, die auf dem Markt kaum erhältlich sind. Das heisst, heutige Motoren müssen unter hohen Kosten mühsam auf- und nachgerüstet werden. Die neue Verordnung gilt zwar nur für neue Schiffe, aber auch diese verfügen normalerweise nicht über die neue Technik (SCR oder KEW und Partikelfilter). In der Binnenschifffahrt werden europaweit gerade mal 150 bis 200 Hauptantriebe verkauft — zu wenig, um die Hersteller dazu zu bewegen, umfangreiche Investitionen



vorzunehmen. Und: derzeit erfüllt kein einziges Binnenschiff die ab 2019 geltenden Emissionsbestimmungen!

Gefährdung für das Verkehrssystem Binnenschiff / Wasserstrasse?

Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschiff/Wasserstrasse. Ein Binnenschiff ist grossräumig, hat ein günstiges Verhältnis von Nutzlast zu toter Last, verursacht relativ geringe Personalkosten, braucht verhältnismässig wenig Energie für den

Transportvorgang, ist umweltfreundlich und sicher.

Obwohl der Binnenschifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nur ein verhältnismässig weitmaschiges Verkehrsnetz zur Verfügung steht, kann ihre Bedeutung für den binnenländischen Fernverkehr gar nicht hoch genug eingeschätzt werden, denn sie erbringt etwa 25% der gesamten Verkehrsleistung. Das Binnenschiff hat unter allen Verkehrsmitteln den niedrigsten spezifischen Energieverbrauch. Dementsprechend gering ist sein Anteil an den Schadstoffemissionen des gesamten Güterverkehrs.

Fortsetzung auf Seite 2

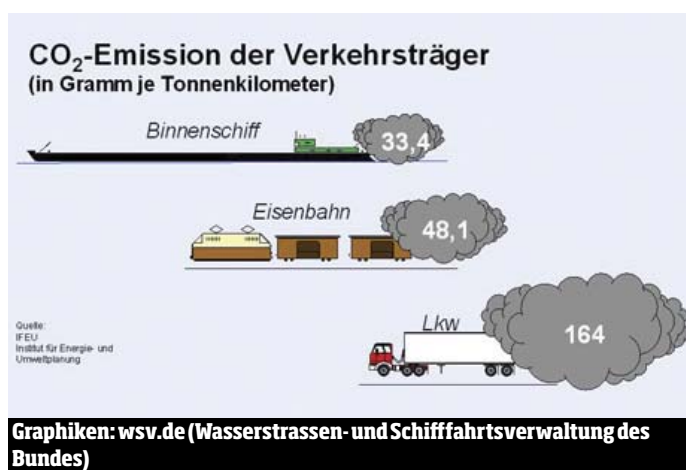
„Green Shipping“ – Fluch oder Segen für die Binnenschifffahrt?

Fortsetzung von Seite 1

Der von Binnenschiffen ausgehende Lärm liegt weit unterhalb der zulässigen Grenzwerte, so dass sich aufwendige Lärmschutzmassnahmen an den Wasserstrassen erübrigen. An der Gewässerverschmutzung ist die Binnenschifffahrt eher geringfügig beteiligt. Unfallbedingte Austritte wassergefährdender Stoffe sind in Folge der hohen Verkehrssicherheit selten. Für die Entwicklung der Binnenschifffahrt wirkt sich positiv aus, dass der Anteil der grösseren Schiffe (Grossmotorgüterschiffe) und der Schubschifffahrt sich ständig erhöht. Kanalgängige Schubverbände bestehen aus ein bis zwei einfach gebauten Schiffsgefässen ohne Antrieb und ohne eigene Mannschaft (Schubleichter) und einem Schubboot, das die starr zusammengekoppelte Formation vor sich herschiebt. Diese Tendenz im Bau von Binnenschiffen bewirkt eine beträchtliche Zunahme der Transportkapazität.

Droht eine „Kubanisierung“ der Flotte?

Wie es überhaupt zu dieser neuen Regelung und der damit einhergehenden Betroffenheit der Binnenschifffahrt kommen konnte, weiss im Nachhinein — wie so oft — keiner. Laut dem deutschen Europaparlamentarier Jens Gieseke waren alle Änderungsanträge, die den Besonderheiten der Binnenschifffahrt Rechnung tragen sollten, im Parlament nicht mehrheitsfähig oder seien in Kompromisslösungen eingegangen. Kompromisse, die nun niemanden so richtig zufriedenstellen vermögen. Als Folge drohe eine Kubanisierung der Flotten: Schiffseigner werden



nun ihre alten Maschinen so lange wie möglich in Betrieb halten und wegen der erhöhten Kosten und Aufwendungen nicht in neue Technik investieren. Eine Regelung, die sich auf Bestandsmotoren bezieht, also eine eigentliche Nachrüstspflicht, ist in der NRMM-Richtlinie jedenfalls nicht vorgesehen. Wer sein Schiff demnach bis 2018 mit einem Motor nach ZKR-Norm 2 ausrüstet, kann die NRMM-Verordnung über Jahre oder sogar Jahrzehnte hinaus ignorieren. Berücksichtigt man die Lebensdauer der Maschinen und die jährliche Neumotorisierungsquote, so lässt sich leicht berechnen, wie lange es dauert, bis der von der EU gewünschte Erfolg gegeben ist. Ob sich die Richtlinie mit einer Mehrfachmotorisierung durch Aggregate mit einer jeweiligen Leistung von weniger als 300kW — die niedrigeren Grenzwerten unterliegen — kombiniert mit einem dieselektrischen Antrieb, unterlaufen lässt, bleibt abzuwarten. Bis 2020, dem Jahr des Inkrafttretens der NRMM-Norm für Motoren über 300kW, wird somit wohl eine Erneuerungswelle von ZKR 2-Motoren erfolgen. Damit können

die Schiffe zugleich den vom Hafen Rotterdam ab 2025 gestellten Umweltschutzanforderungen entsprechen. Allerdings wird auf diese Weise die von der EU beabsichtigte Verringerung der Emissionen erst viel später erfolgen.

Wie weiter?

Ernüchert, ja gar enttäuscht über den EU-Entscheid zeigte sich vor allem die EBU, deren vorgebrachter Alternativ-Vorschlag, auf Normen zu setzen, die mit dem EPA Tier 4-Standard kompatibel seien, rundweg abgelehnt wurde. Problematisch sei vor allem, dass die Motoren der Binnenschiffe zwar im Wesentlichen dieselben Spezifikationen wie Hochseeschiffe erfüllen müssten, diese aber von der neuen EU-Direktive nicht betroffen sind. Der Markt nur für Binnenschiffe wiederum ist viel zu klein, so dass die Motorenhersteller wenig Interesse an der Entwicklung von Aggregaten, die den neuen Normen entsprechen, haben dürften. Der Präsident der Arbeitgeberverbandes EBU (Europäische Binnenschifffahrts-Union) Gunter Jaegers bemängelt im

weiteren, dass nicht einmal Schiffe mit Flüssiggas-Antrieb (LNG) die neuen Normen erfüllen können. Dies werde zu einem kompletten Stopp der Investitionen in LNG-Technik für den Antrieb von Binnenschiffen führen. Damit werde die Branche in der von ihr angestrebten Verbesserung des ökologischen Betriebes um Jahre zurückgeworfen, denn: „Statt realistische Normen festzulegen, wie dies etwas bei der Bahn gelungen ist, wird die Verbesserung der Umwelt und die Verminderung der Luftbelastung auf dem Alter einer Idee geopfert, die keinen Bezug zum wirklichen Leben hat“, moniert Jaegers.

Natürlich müssen solche Aussagen seitens der Industrie stets mit einer gesunden Skepsis begegnet werden, schliesslich gehört Jammern zum Geschäft dazu. Dennoch ist es aber wichtig die Verantwortung der Politik für den ökologischen Umbau unserer Industrie zu betonen. Im Kompass von diesem Sommer erwähnten wir einen zu begrüssenden Vorschlag von Heinz Amacker (CEO Danser Switzerland), wonach der Schweizer Bund mit Bürgschaften den Umbau der Schweizer Binnenflotte stärker fördern solle.

Bleibt nur zu hoffen, dass sich die hohen Aufwendungen für die Investition in die neuen und teureren Motoren in höheren Preisen für Produkte aus aller Herren Länder niederschlagen und somit der Endkonsument zur Kasse gebeten wird — und nicht einmal mehr der einfache Seemann diesen bürokratischen EU-Unsinn ausbaden und weniger Lohn in Kauf nehmen muss.

Mara Simonetta
Administratorin
Nautilus Schweiz



Einkommensteuer von Binnenschiffern auf Schweizer Schiffen

Deutsche Finanzämter fahren konsequenten Kurs, doch Panik ist zu vermeiden

Viele in Deutschland wohnsitzende Binnenschiffer, die für ein Schweizer Unternehmen arbeiten, bekommen derzeit Probleme mit den Finanzämtern, die jeweilig für ihren Wohnsitz zuständig sind. Die Finanzämter fordern dabei erhebliche Summen an Einkommensteuer, oftmals auch rückwirkend für fünf Jahre, von jenen Schiffen, die bislang nur Schweizer Quellensteuer bezahlt hatten. Lange Zeit hatten die Finanzämter akzeptiert, dass die Schiffer bereits in der Schweiz Steuern gezahlt hatten und verzichteten darauf, die in Deutschland auf das entsprechende Einkommen fällige Steuersumme zu erheben. Auf diese Weise zahlten die Schiffer oftmals nur vergleichsweise geringe Quellensteuerbeträge. Viele Schweizer Firmen warben indirekt bei den Leuten damit, sie bräuchten kaum Steuern zahlen, falls sie bei ihnen anheuerteten.

Doch bereits im Jahre 2003 stellte der deutsche Bundesfinanzhof — das oberste Gericht für Steuerfragen — klar, dass gemäss dem Doppelbesteuerungsabkommen zwischen Deutschland und der Schweiz, neben der Schweiz auch Deutschland Steuern auf Arbeiten erheben darf, die ausserhalb der Schweiz für ein Schweizer Unternehmen geleistet werden. Die so erhobene Steuer würde mit der in der Schweiz bezahlten Quellensteuer verrechnet. Mit diesem Urteil wandte sich das BFH gegen frühere Urteile, die zugunsten der Schiffer und auch der Unternehmen, lediglich der Schweiz das Steuerrecht zusprachen. Nicht desto trotz blieb auch nach dem Urteil von 2003 die Praxis bestehen, dass die deutschen Finanzämter von den Schiffen keine zusätzlichen Steuern erheben.

Dies hat sich nun in den vergangenen Monaten geändert, interne Rundschreiben weisen die jeweiligen Finanzämter darauf hin, die Schiffer konsequent mit entsprechenden Steuerforderungen zu konfrontieren und dies teilweise auch rückwirkend.

Wir von Nautilus haben die Rechtslage in Zusammenarbeit mit einer deutschen Steuerkanzlei, die seit Jahren an diesem Thema dran ist, geprüft und sind zu dem Schluss

gekommen, dass diese neue Praxis leider unvermeidlich und rechtlich kaum anfechtbar ist. Auch auf der politisch-diplomatischen Ebene zwischen Bern und Berlin wird sich hier derzeit nichts bewegen lassen.

Konkret bedeutet dies nun, dass die Schiffer in Zukunft eine deutlich höhere steuerliche Belastung in Kauf nehmen müssen. Für alle ausserhalb der Schweiz erbrachten Leistungen wird das deutsche Finanzamt nun Steuern erheben. Bei den Fahrten ab und bis Basel sind das dann 80% des Einkommens, für das dann nach Abzug der darauf bereits bezahlten Quellensteuer Einkommensteuer fällig wird.

Steuroptimierung: Hohes Potential für Binnenschiffer

Die gute Nachricht jedoch ist: Es bestehen sehr gute Möglichkeiten, diese Steuerlast auf legale Weise deutlich zu minimieren. Die bereits genannte deutsche Steueranwältin hat eine auf die spezifische Arbeit an Bord zugeschnittene Steuererklärung erarbeitet, die wir in Kürze als "Muster" allen Betroffenen auf Wunsch weiterreichen können. So können die Sonderaufwendungen, die notwendig sind, um diesen Beruf überhaupt ausüben zu können, und damit die Freibeträge maximiert und somit die Steuerschuld minimiert werden. In einem ersten konkreten Falle reduzierte sich so die Jahressteuer von den vom Amt geforderten 6000 Euro auf „nur“ 1500 Euro pro Jahr. Natürlich kommt es auf viele individuelle Faktoren an (Familienstand, Reisewege, Kinder etc.).

Steuerklassen prüfen

Besonders problematisch kann es sich erweisen, wenn die verheiratete Frau des Schiffers ebenfalls berufstätig ist und bisher mit dem Ehemann zusammen steuerlich veranlagt war, dieser aber eben bislang kein zu versteuerndes Einkommen in Deutschland hatte. Mit der neuen Praxis zahlt nun aber nicht nur der Schiffer neu in Deutschland. Mit einem Schlag erhöht sich nun auch die Steuerbelastung der Ehefrau, da nun das Gesamteinkommen höher ist. Hier empfiehlt es sich zu prüfen, eine andere Steuerklasse zu

wählen, was in Deutschland ja erlaubt ist. Durch eine Wahl einer auf den ersten Blick "teureren" Steuerklasse spart das Paar dann unter dem Strich.

Auch weitere EU Länder können nachziehen

Bekanntlich führen auch weitere EU-Länder (z.B. Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Kroatien, Luxembourg, Niederlande, Österreich, Polen) entsprechende Doppelbesteuerungsabkommen mit der Schweiz. Auch hier deutet sich eine Änderung der bisherigen Praxis an, wonach zur Vermeidung der Doppelbesteuerung ausschliesslich in einem Land Steuern erhoben wurden. Auch den Schiffen ausserhalb Deutschland empfehlen wir eine Optimierung der Steuerschuld.

Verschweigen ist keine gute Idee

Wer bislang von einer zusätzlich zur Schweizer Quellensteuer erhobenen Steuer im Heimatwohnsitzland "verschont" blieb, sollte davon ausgehen, dass sich dies in Zukunft ändern wird. Wir raten in jedem Fall davon ab, die Einkommen in der Schweiz zu verheimlichen. Sollten die heimischen Behörden bislang noch nicht von den Einkünften wissen, ist eine entsprechende Meldung anzuraten. Es gibt bereits einen Fall, wo der Betroffene der vorsätzlichen Steuerhinterziehung beschuldigt wird und sogar für 10 Jahre rückwirkend zahlen soll (in diesem Falle liegt die Verjährung anstatt bei 5 bei 10 Jahren).

Meldet euch bei Problemen, wie gesagt eine Mustererklärung wird derzeit erarbeitet.



Teuerungsindex

Jahresteuerung Stand
Oktober 2016

Schweiz	-0.7%
Belgien	+1.7%
Deutschland	+0.2%
Frankreich	+0.2%
Niederlande	+0.1%
Euroraum	+0.1%
Bulgarien	-1.4%
Polen	-0.4%
Rumänien	-1.2%
Tschechien	+0.3%
EU28	+0.1%

Quellen: BfS, Eurostat

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur — auf Bestellung mit 20% Rabatt

«**Riverspeak**» — Binnenschiffahrtsglossar NL/DE/FR/EN

REKA-Checks — 1'000 Franken mit 20% Ermässigung

Nautilusartikel — Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.

«**Ich kenne meine Rechte**» — Lehrlingskalender von A bis Z

Zukunft des Basler Hafens: Basler Regierung erstickt die leise Hoffnungen für den Westquai

In unserem Seminar zur Zukunft des Basler Hafens in Kleinhüningen war die überwiegende Mehrheit der Anwesenden der Meinung, die von der Regierung favorisierte Variante des Baus eines neuen trimodalen Containerterminals mit einem neuen Hafenbecken 3 müsse grundlegend auf den Prüfstein. Auch in der Öffentlichkeit war und ist gegenüber den Plänen eines Konsortiums für diese Variante der Hafentwicklung mehr und mehr Skepsis zu vernehmen. So keimte die Hoffnung vieler Schiffer, einiger Reedereien und Logistikfirmen und nicht zuletzt der QuartiersbewohnerInnen auf, es könne doch alles beim alten bleiben. Sprich: Die Anlagen am Westquai sollen erhalten bzw. ausgebaut werden, um die allseits erwartete Zunahme des Containerumschlags zu bewältigen. Hierzu müssten allerdings seitens des Kantons die Baurechte über 2029 hinaus verlängert werden, was eine Revision der Grundsatzentscheidung von 1999 voraussetzen und damit die Abkehr der von Politik und

Immobilienlobby favorisierten Umwandlung des Hafens in (Luxus-)Bebauungen einleiten würde. Die Basler Grossrätin Tonja Zürcher wagte nun nach unserem Seminar einen parlamentarischen Vorstoss, der u.a. folgende Frage aufwarf: „Ist der Regierungsrat bereit, den Baurechtsvertrag mit dem Hafen für den Westquai über 2029 hinaus zu verlängern, wenn damit eine Verlagerung eines wesentlichen Teils des Hafens nach Weil am Rhein verhindert oder eine günstigere Lösung zur Gewährleistung der notwendigen Containerumschlagskapazitäten erreicht werden kann?“ Der Regierungspräsident Guy Morin antwortete darauf hin, „es gebe keinen Handlungsbedarf“ und auch Regierungsrat Christoph Brutschin machte in seiner Antwort auf einen weiteren Vorstoss des Logistikverbandes SpedlogSwiss am 19.10.2016 klar, dass zwar der Grundsatz „Hafentwicklung geht vor Stadtentwicklung“ nach wie vor gelte, dass aber der Westquai aufgrund des mangelnden Bahnanschlusses keine Zukunftsoption sei.

UNSERE BÜROS

BÜRO SCHWEIZ
Rebgasse 1
CH-4005 Basel
t +41 (0)61 262 24 24
f +41 (0)61 262 24 25
e infoch@nautilusint.org

BÜRO NIEDERLANDEN
Schorpioenstraat 266
NL-3067 KW Rotterdam
Postbus 8575
NL-3009 AN Rotterdam
t +31 (0) 10 477 11 88
f +31 (0) 10 477 38 46
e infofl@nautilusint.org

HAUPTSITZ
1&2 The Shrubberies
George Lane
South Woodford, London
GB-E18 1BD
t +44 (0)20 898 6677
f +44 (0)20 8530 1015
e enquiries@nautilusint.org

Generalsekretär
Mark Dickinson MSc (Econ)

Mitglied werden Word nu lid

www.nautilusch.org
T +41 (0) 61 262 24 24, F +41 (0) 61 262 24 25, E infoch@nautilusint.org
Zurücksenden an: Nautilus International, Postfach, CH-4005 Basel



Name & Vorname/Naam:

.....

Adresse/Adres:

.....

PLZ + Ort/Postcode + plaats

.....

Land:

Email:

Telefon/Telefoon:

Arbeitgeber/Werkgever:

Beruf/Functie:

Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International.
Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5).

Ort/Datum:

Unterschrift/Handtekening