

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Herbrand, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/16566 –**

Besteuerung der Schifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Als Exportnation ist Deutschland in besonderem Maße abhängig von funktionierenden, kapazitätsreichen und sicheren Handelswegen. Insbesondere der deutschen maritimen Wirtschaft fällt deshalb eine enorme gesamtwirtschaftliche Bedeutung zu. Seit der Schifffahrtskrise der letzten Jahre und der daraus folgenden noch immer anhaltenden Konsolidierungsphase im internationalen Markt befindet sich die in Deutschland mittelständisch geprägte Schifffahrtsbranche im Umbruch.

Nach Ansicht der Fragestellenden bedarf es deshalb – neben rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – auch angemessener steuerlicher Voraussetzungen, die dem Ziel Rechnung tragen, Deutschland als wettbewerbsfähigen maritimen Standort zu fördern und eine leistungsfähige deutsche Schifffahrt zu begünstigen. Zahlreiche steuerrechtliche Besonderheiten zielen darauf ab, die Grundlage für die genannte leistungsstarke deutsche Handelsflotte zu gewährleisten und die Attraktivität des Schifffahrts- und Reederei-Standesortes Deutschland zu fördern. Vor diesem Hintergrund möchten sich die Fragestellenden nach dem Stand der Anpassung der steuerlichen Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft erkundigen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Relevanz der steuerlichen Rahmenbedingungen für eine florierende deutsche maritime Wirtschaft?

Für eine Exportnation wie Deutschland ist eine international wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft mit einer leistungsstarken Handelsflotte von großer gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Die steuerlichen Regelungen dienen dem Erhalt der Konkurrenzfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft im EU- und weltweiten Wettbewerb.

2. Wie viele Begünstigte profitieren nach Kenntnis der Bundesregierung von dem Lohnsteuereinbehalt bei Seeleuten nach § 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes aktuell, und wie hat sich deren Anzahl pro Jahr in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?
 - a) Wie viele Arbeitgeber sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
 - b) Wie viele Arbeitnehmer sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung insgesamt begünstigt?
 - c) Wie viele Arbeitnehmer an Bord von deutschflaggigen Schiffen sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt (bitte nach Nationalität aufschlüsseln und zwischen beschränkter und unbeschränkter Steuerpflicht unterscheiden)?

Die Fragen 2 bis 2c werden gemeinsam beantwortet.

Angaben wie viele Arbeitgeber vom Lohnsteuereinbehalt bei Seeleuten im Sinne des § 41a Absatz 4 EStG profitieren, liegen der Bundesregierung nicht vor. Die Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer wurde im Rahmen der Berechnungen des Subventionsberichtes der Bundesregierung geschätzt. Eine Untergliederung nach Nationalität wurde hierbei nicht vorgenommen. Die geschätzte Anzahl der Arbeitnehmer lag für die Berechnungen des 26. Subventionsberichtes bei 4.900 und im aktuellen 27. Subventionsbericht bei 4.500.

3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Steuermindereinnahmen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, die aus dem Lohnsteuereinbehalt bei Seeleuten nach § 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes entstanden sind (bitte tabellarisch darstellen und Angaben aus den Subventionsberichten des Bundes einbeziehen)?

Die Entwicklung der geschätzten Steuermindereinnahmen, die aus der Regelung des § 41a Absatz 4 EStG resultieren, können den jeweiligen Subventionsberichten der Bundesregierung entnommen werden.

4. Inwiefern werden nach Einschätzung der Bundesregierung unter Benennung, des Datums der Beschlussfassung, der Begründung der Regelung sowie der Zielsetzung von § 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes sowie dem Datum und der Begründung der letzten Anpassungen die an § 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes angelegten Ziele und Erwartungen gegenwärtig erreicht?
5. Welche Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung unter Berücksichtigung steuersystematischer Aspekte dafür und welche dagegen, die besondere steuerliche Behandlung, den sogenannten Lohnsteuereinbehalt, der in der Seeverkehrsbranche angewendet wird, beizubehalten?
6. Plant die Bundesregierung die bestehende Regelung in § 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes anzupassen, und falls ja, weshalb möchte sie welche Änderungen wann anstoßen?
7. Nutzt die Bundesregierung die Möglichkeit zur Evaluierung des Lohnsteuereinhalts, und wenn ja, wie ist der diesbezügliche Zeitplan der Evaluierung?
Wenn nein, warum nicht?
8. Wann und von welcher Stelle der Bundesregierung wird die Evaluierung beginnen und abgeschlossen sein?

9. Liegen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Zwischenergebnisse vor, und wie lauten diese?

Die Fragen 4 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Um die Wettbewerbssituation von Handelsschiffen im internationalen Verkehr zu verbessern und deutsche Reeder im Verhältnis zu ausländischen Konkurrenten nicht zu benachteiligen, wurde der Lohnsteuereinbehalt (§ 41a Absatz 4 Einkommensteuergesetz) ab 1999 durch das Seeschiffahrtsanpassungsgesetz vom 9. September 1998 eingeführt (BGBl. I 1998, 2860). Arbeitgeber, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, durften unter bestimmten Voraussetzungen vom Gesamtbetrag der anzumeldenden und abzuführenden Lohnsteuer einen Betrag von 40 Prozent der Lohnsteuer der auf solchen Schiffen in einem zusammenhängenden Arbeitsverhältnis von mehr als 183 Tagen beschäftigten Besatzungsmitglieder abziehen und einbehalten. Die Europäische Kommission hat die Regelung als Beihilfe genehmigt.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschiffahrt vom 24. Februar 2016 (BGBl. I S. 310) wurde der Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent auf 100 Prozent angehoben. Das Gesetz ist auf 60 Monate befristet und mit der Genehmigung durch die Europäische Kommission vom 3. Mai 2016 in Kraft getreten. Es konnte damit für den Lohnzahlungszeitraum Juni 2016 erstmals angewendet werden.

Ob die Ziele erreicht werden und der Lohnsteuereinbehalt in dieser Form beibehalten wird, soll durch eine Evaluation ermittelt werden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7268). Zurzeit wird die Entlastungsoffensive für die deutsche Flagge in ihrer Gesamtheit evaluiert. Hierzu zählen folgende Maßnahmen:

- Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 auf 100 Prozent,
- Erstattung der passgenauen Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung,
- Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung.

Das Ergebnis der Evaluierung wird noch in diesem Jahr erwartet. Zwischenergebnisse liegen nicht vor.

10. Wie viele Begünstigte profitieren nach Kenntnis der Bundesregierung von der sogenannten Tonnagebesteuerung nach § 5a des Einkommensteuergesetzes aktuell, und wie hat sich deren Anzahl pro Jahr in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?
- a) Wie viele Bereederer sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
 - b) Wie viele inländische Unternehmen sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
 - c) Wie viele ausländische Unternehmen sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
 - d) Wie viele unter deutscher Flagge fahrende Schiffe sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
 - e) Wie viele ausgeflaggte Schiffe sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?

Die Fragen 10 bis 10e werden gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl, der von der Regelung des § 5a EStG betroffenen Schiffe lag laut Angaben im 26. Subventionsbericht bei rund 3.000 und im aktuellen 27. Sub-

ventionsbericht bei 2.343. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/13897 verwiesen. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährliche Anzahl der Anträge zur Beantragung der Tonnagebesteuerung nach § 5a des Einkommensteuergesetzes in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

12. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Steuermindereinnahmen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, die aus der sogenannten Tonnagebesteuerung nach § 5a des Einkommensteuergesetzes entstanden sind (bitte tabellarisch darstellen und Angaben aus den Subventionsberichten des Bundes einbeziehen)?

Die Entwicklung der geschätzten Steuermindereinnahmen, die aus der Regelung des § 5a EStG resultieren, können den Subventionsberichten der Bundesregierung entnommen werden.

13. Inwiefern werden nach Einschätzung der Bundesregierung unter Benennung, des Datums der Beschlussfassung, der Begründung der Regelung sowie der Zielsetzung von § 5a des Einkommensteuergesetzes sowie dem Datum und der Begründung der letzten Anpassungen die an § 5a des Einkommensteuergesetzes angelegten Ziele und Erwartungen gegenwärtig erreicht?

Um die Wettbewerbssituation von Handelsschiffen im internationalen Verkehr zu verbessern und deutsche Reeder im Verhältnis zu ausländischen Konkurrenten nicht zu benachteiligen, wurde die von den allgemeinen Grundsätzen abweichende Form der Gewinnermittlung nach der Tonnage (§ 5a des Einkommensteuergesetzes) als eine Sonderform der steuerlichen Gewinnermittlung ab 1999 durch das Seeschiffahrtsanpassungsgesetz vom 9. September 1998 eingeführt (BGBl. I 1998, 2860).

Nach Einschätzung der Bundesregierung leistet die Tonnagebesteuerung weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Sicherung des Schifffahrtstandortes Deutschland. Die Tonnagesteuer ist unter beihilferechtlichen Gesichtspunkten von der Europäischen Kommission genehmigt. Deutschland erfüllt die europarechtliche Voraussetzung dafür, dass trotz des ambitionierten Marktumfeldes eine stabile Zahl an Tonnage weiterhin unter deutscher Flagge bzw. der Flagge eines EU-Mitgliedstaates gewahrt bleibt.

Durch das Haushaltsbegleitgesetz 2004 vom 29. Dezember 2003 (BGBl. 2003 I S. 3076) wurde § 5a des Einkommensteuergesetzes zur Vermeidung von Steuergestaltungen dahingehend geändert, dass der Antrag auf Anwendung der Gewinnermittlung nach § 5a EStG im Wirtschaftsjahr der Anschaffung oder Herstellung des Handelsschiffs mit Wirkung ab Beginn dieses Wirtschaftsjahres zu stellen ist und der Steuerpflichtige an die Gewinnermittlung nach § 5a des Einkommensteuergesetzes vom Beginn des Wirtschaftsjahres an, in dem er den Antrag stellt, zehn Jahre gebunden ist. Nach Ablauf dieses Zeitraumes kann er den Antrag mit Wirkung für den Beginn jedes folgenden Wirtschaftsjahres bis zum Ende des Jahres unwiderruflich zurücknehmen. An die Gewinnermittlung nach allgemeinen Vorschriften ist der Steuerpflichtige dann ab dem Beginn des Wirtschaftsjahres, in dem er den Antrag wieder zurücknimmt, gleichfalls zehn

Jahre gebunden. Die Regelung hat zur Beendigung des Gestaltungsmodells beigetragen.

14. Plant die Bundesregierung, die bestehende Regelung in § 5a des Einkommensteuergesetzes anzupassen, und falls ja, weshalb möchte sie welche Änderungen wann anstoßen?

Die Bundesregierung plant keine Anpassung der bestehenden Regelung des § 5a des Einkommensteuergesetzes.

15. Wann und mit welcher Begründung und Zielsetzung wurde die Befreiung der Schiffserlöspools von der Versicherungsteuerpflicht beschlossen?
Wann wurde diese Steuerbegünstigung der maritimen Wirtschaft zuletzt angepasst, und weshalb?

Die Steuerbefreiung für Schiffserlöspools wurde durch Gesetz vom 27. Juni 2013 (BGBl. I S. 1862) vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise in das Versicherungsteuergesetz eingefügt. Insbesondere angesichts der Bedeutung von Schiffserlöspools für die Vergabe von Krediten sollte die Einrichtung und Beibehaltung von Schiffserlöspools als Instrument zur gemeinsamen, flexiblen und wettbewerbsfähigen Vermarktung von Schiffen nicht durch eine versicherungsteuerliche Belastung konterkariert werden. Diese zunächst befristete Steuerbefreiung wurde durch Gesetz vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2029) in eine dauerhafte Regelung umgewandelt und aus EU-beihilferechtlichen Gründen auf Erlöspools jeglicher Wirtschaftsbranche ausgeweitet.

16. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung bis heute die jährlichen Steuermindereinnahmen entwickelt, seitdem die Schiffserlöspools von der Versicherungsteuerpflicht befreit wurden (bitte tabellarisch darstellen und Angaben aus den Subventionsberichten des Bundes einbeziehen)?

Mit der eingeführten Steuerbefreiung waren faktisch keine Steuermindereinnahmen verbunden, weil versicherungsteuerbare Erlöspoolgestaltungen der Finanzverwaltung erst vor wenigen Jahren bekannt geworden und dementsprechend bis dahin nicht aufgegriffen worden sind. Die Auswirkungen auf das Steueraufkommen konnten weder damals noch heute belastbar beziffert werden.

17. Inwiefern werden nach Einschätzung der Bundesregierung unter Benennung, des Datums der Beschlussfassung, der Begründung der Regelung sowie der Zielsetzung der Befreiung der Schiffserlöspools von der Versicherungssteuerpflicht sowie dem Datum und der Begründung der letzten Anpassungen angelegten Ziele und Erwartungen gegenwärtig erreicht?

Das Ziel der Versicherungsteuerbefreiung, die Nutzung von Erlöspools unter attraktiven steuerlichen Rahmenbedingungen auch weiterhin zu ermöglichen, wurde erreicht.

18. Plant die Bundesregierung die bestehende Regelung zur Befreiung der Schiffserlöspools von der Versicherungsteuerpflicht anzupassen, und falls ja, weshalb möchte sie welche Änderungen wann anstoßen?

Nein.

19. Mit welcher Begründung und Zielsetzung wurden die Regelungen des Doppelbesteuerungsabkommens (DBA) mit Liberia vom 25. November 1970 zur Besteuerung der Vergütungen des Bordpersonals von Schiffen im internationalen Verkehr beschlossen?

Wann und weshalb wurde diese Steuerbegünstigung der maritimen Wirtschaft zuletzt angepasst?

Die noch existierenden Akten erlauben keinen Aufschluss über die Gründe für die Nichtaufnahme einer Sonderregelung für die Zuweisung des Besteuerungsrechts für die Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit von Seeleuten an den Staat der tatsächlichen Geschäftsleitung des Schifffahrtsunternehmens in das DBA mit Liberia. Die Aufnahme einer solchen Regelung entsprach bereits zum Zeitpunkt der Verhandlungen mit Liberia der deutschen Abkommenspolitik. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die Nichtaufnahme der Regelung auf Wunsch der liberianischen Seite erfolgte. Das DBA Liberia wurde seit seinem Abschluss im Jahr 1970 nicht geändert.

20. Wer profitiert von den Steuerbegünstigungen, die aus dem DBA mit Liberia entstehen, und wie hat sich die Anzahl der jeweiligen Begünstigten pro Jahr in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

Für die Besteuerung der Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit von Seeleuten gilt nach dem DBA Liberia die für andere Arbeitnehmer übliche Regelung, wonach grundsätzlich der Tätigkeitsstaat das Besteuerungsrecht besitzt. Auf die Ausführungen unter Rzn. 352 bis 355 des BMF-Schreibens vom 3. Mai 2018 (Steuerliche Behandlung des Arbeitslohns nach den Doppelbesteuerungsabkommen, BStBl I 2018, 643) wird hingewiesen. Als Tätigkeitsstaat ist bei Arbeitsausübung an Bord von Schiffen, die unter liberianischer Flagge fahren, Liberia anzusehen, soweit sich das Schiff auf hoher See bzw. im Hoheitsgebiet von Liberia befindet. Die entsprechenden Einkünfte können daher grundsätzlich in der Republik Liberia besteuert werden, wenn die Tätigkeiten auf hoher See oder im Hoheitsgebiet von Liberia an mehr als 183 Tagen innerhalb von zwölf Monaten ausgeführt werden. Da Liberia jedoch von seinem diesbezüglichen Besteuerungsrecht regelmäßig keinen Gebrauch macht und Deutschland diese Einkünfte in Deutschland ansässiger Seeleute nach den Regelungen des DBA unter Progressionsvorbehalt freistellen muss, werden die Arbeitslöhne in diesen Fällen in keinem der Vertragsstaaten besteuert.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen bezüglich der Anzahl dieser Fälle vor.

21. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Steuermindereinnahmen in den letzten fünf Jahren entwickelt, die infolge der Regelungen des DBA mit Liberia vom 25. November 1970 zur Besteuerung der Vergütungen des Bordpersonals von Schiffen im internationalen Verkehr entstanden sind (bitte tabellarisch darstellen und Angaben aus den Subventionsberichten des Bundes einbeziehen)?

Infolge der Regelungen des Doppelbesteuerungsabkommens (DBA) Liberia vom 25. November 1970 zur Besteuerung der Vergütungen des Bordpersonals von Schiffen im internationalen Verkehr geht die Bundesregierung derzeit von Steuermindereinnahmen in einer Größenordnung von jährlich 5 Mio. Euro aus.

22. Plant die Bundesregierung die Regelungen des DBA mit Liberia vom 25. November 1970 zur Besteuerung der Vergütungen des Bordpersonals von Schiffen im internationalen Verkehr neu zu verhandeln, und falls ja, weshalb möchte sie welche Änderungen wann anstoßen?

Die Bundesregierung hat seit 2012 Liberia mehrere Vorschläge für ein Änderungsprotokoll zum DBA Liberia unterbreitet, um eine Regelung zur Vermeidung doppelt nicht besteuert Einkünfte – vorrangig in Gestalt einer Ergänzung von Artikel 15 DBA Liberia um eine Sonderregelung für Vergütungen des Bordpersonals von Seeschiffen im internationalen Verkehr (vgl. Antwort zu Frage 19) – in das DBA aufzunehmen. Die Kommunikation mit der liberianischen Seite gestaltete sich aber u. a. wegen der dortigen Ebola-Krise sehr schwierig. Im Laufe des Jahres 2020 wird erneut der Entwurf eines Änderungsprotokolls übermittelt werden, der unter anderem eine Ergänzung des DBA um eine entsprechende Sonderregelung vorsieht.

23. Von welchen weiteren steuerlichen Begünstigungen profitiert die maritime Wirtschaft nach Kenntnis der Bundesregierung?

Wie hoch waren die jeweiligen jährlichen Steuermindereinnahmen in den vergangenen fünf Jahren, und weshalb möchte die Bundesregierung die jeweiligen Regelungen beibehalten, ausbauen oder abschaffen (bitte tabellarisch darstellen)?

Steuervergünstigungen und deren Entwicklung werden, ebenso wie die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes, im Subventionsbericht der Bundesregierung dargestellt. Eine allgemein gültige Abgrenzung des Begriffs „maritime Wirtschaft“ existiert nicht. Steuervergünstigungen mit Bezug zur Schifffahrt sind ebenfalls im Subventionsbericht der Bundesregierung aufbereitet.

24. Welche Pläne und Überlegungen hat die Bundesregierung mit Blick auf das Steuerrecht, um die Weiterentwicklung und Umsetzung von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen im Seeverkehr zu stärken?

Die Bundesregierung hat gegenüber der Kommission eine Verlängerung der bis zum 16. Juli 2020 befristeten Stromsteuerermäßigung für Landstrom beantragt. Unabhängig davon hat die Kommission in der Mitteilung über den Green Deal festgestellt, dass Subventionen für fossile Brennstoffe abgeschafft werden sollten. Sie hat angekündigt, im Rahmen der Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie die derzeitigen Steuerbegünstigungen, auch für Luft- und Seeverkehrskraftstoffe, genau zu überprüfen. Ein erster Vorschlag der Kommission ist für das Jahr 2021 avisiert.

25. Wie hat sich die wirtschaftliche Situation der Reedereibranche im Verhältnis zur (Gesamt-)Situation in der EU in den vergangenen zehn Jahren bis heute entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

Die deutsche Seeschifffahrt ist von weltwirtschaftlichen Veränderungen und Konjunkturschwankungen wie die anderen Branchen abhängig.

Die deutsche Handelsflotte hat sich seit der Schifffahrtskrise im Jahr 2009 reduziert. Die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist insbesondere aufgrund von Konsolidierungen und Umstrukturierungen zurückgegangen. In den Zahlen zur seemännischen Beschäftigung unter deutscher Flagge kann kein Aufwärtstrend verzeichnet werden.

Die wirtschaftliche Situation der Unternehmen in der Schifffahrtsbranche ist der Bundesregierung nicht bekannt.

26. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Schiffe pro Jahr, die unter deutscher Flagge fahren, in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

Im maritimen Bündnis wurden die Daten über Schiffe der Handelsflotte im deutschen Eigentum wie folgt erhoben:

	deutsche Flagge (davon im ISR)
31.12.2010	571 (402)
31.12.2011	530 (383)
31.12.2012	448 (306)
31.12.2013	395 (247)
31.12.2014	368 (212)
31.12.2015	351 (192)
31.12.2016	330 (180)
31.12.2017	326 (183)
31.12.2018	302 (165)
31.12.2019	302 (159)

ISR = Internationales Seeschifffahrtsregister

Quelle: BSH

27. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Marktanteil der Schiffe pro Jahr, die unter deutscher Flagge fahren, in den vergangenen zehn Jahren im EU-Vergleich entwickelt (bitte sofern möglich in Prozent angeben)?

In nachfolgender Übersicht ist der Anteil der deutschen Flaggen jeweils zum 31.12. des Jahres anhand der Gesamttonnage der deutschen Handelsflotte in den letzten 10 Jahren dargestellt:

Jahr	Anteil deutscher Flaggen in Prozent
2010	19,2
2011	18,1
2012	15,8
2013	14,7
2014	14,4
2015	14,0

Jahr	Anteil deutscher Flaggen in Prozent
2016	14,0
2017	15,1
2018	15,1
2019	16,4

Quelle: BSH

28. Wie viele Schiffe fahren nach Kenntnis der Bundesregierung zum heutigen Stichtag unter deutscher Flagge?

Zum Stichtag 31. Dezember 2019 fuhren 302 Schiffe im deutschen Eigentum ab einer Bruttoreaumzahl (BRZ) von 100 unter deutscher Flagge (davon 159 im ISR).

29. Wie schätzt die Bundesregierung die Qualität der Deutschen Flagge und des Flaggenstaates ein?
30. Wie schätzt die Bundesregierung die Bedingungen für die Deutsche Flagge im europäischen Wettbewerb ein, und wie kann nach Einschätzung der Bundesregierung der Service der Deutschen Flagge, unter anderem bei Hafenstaatkontrollen, verbessert werden, um die Attraktivität für die Schiffseigner zu erhöhen, unter deutscher Flagge zu fahren?

Die Fragen 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (ParisMoU) wird die deutsche Flagge als überdurchschnittlich gute Flagge auf der „weißen Liste“ geführt (derzeit Platz 12 von insgesamt 73 Flaggenstaaten). Diese Liste vergleicht die Leistungen der Flaggenstaaten anhand des Verhältnisses der Anzahl der Festhaltungen zur Anzahl der Hafenstaatkontrollen in fremden Häfen. Die US-Coastguard führt die deutsche Flagge als eine von 27 Qualitätsflaggen weltweit in ihrem Programm „US Quality Ship 21“. Auch im Qualitäts-Ranking der International Chamber of Shipping ist die deutsche Flagge eine der wenigen, die sämtliche Kriterien erfüllt.

Ein wichtiger Baustein für die hohe Qualität der deutschen Flagge ist die deutsche Flaggenstaatverwaltung. Bei elektronischen Schiffssicherheitszeugnissen ist die deutsche Verwaltung einer der weltweiten Vorreiter. Die Bundesregierung möchte diese hohe Qualität weiterhin leisten.

Durch ihr Maßnahmenpaket will die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern die deutsche Flagge europäisch wettbewerbsfähig machen. Hierzu wurde der Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent auf 100 Prozent erhöht. Reedereien werden seit 2017 die Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung passgenau erstattet und die Schiffsbesetzungsverordnung ist angepasst worden. Ein guter Service der Flaggenstaatverwaltung trägt zur Attraktivität der deutschen Flagge bei.

Das System der Hafenstaatkontrolle (Kontrolle fremdflaggiger Schiffe in eigenen Häfen) ist getrennt von der deutschen Flagge zu sehen und unterliegt festen völker- und europarechtlichen Vorgaben, unter anderem der Richtlinie 2009/16/EG.

31. Wie entwickelte sich der Anteil europäischer Flaggen in Deutschland in den letzten zehn Jahren (bitte tabellarisch auflisten)?
32. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe für ein Stagnieren der EU-Flaggenquote in Deutschland?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Anteil der EU-Flagge steigt seit dem Jahr 2011 stetig an. In nachfolgender Übersicht ist der Anteil der europäischen Flaggen jeweils zum 31. Dezember des Jahres anhand der Gesamttonnage der deutschen Handelsflotte in den letzten 10 Jahren dargestellt:

Jahr	Anteil europäischer Flaggen in Prozent
2010	26,7
2011	24,7
2012	25,0
2013	29,0
2014	33,4
2015	38,1
2016	42,2
2017	45,6
2018	46,2
2019	46,3

Quelle: BSH

33. Wird die Bundesregierung aktiv, um die Umsetzung der EU-Beihilfeleitlinien für die Seeschifffahrt auch in Deutschland zu gewährleisten?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?

In Deutschland wurden Förderinstrumente entsprechend der Seeverkehrsleitlinien durch die Tonnagebesteuerung, die Lohnnebenkostenförderung, den Lohnsteuereinbehalt und die Ausbildungsplatzförderung eingeführt. Fördermaßnahmen werden vorab von der EU-Kommission notifiziert oder entsprechend der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) der EU-Kommission angezeigt.

Deutschland berichtet der EU-Kommission alle drei Jahre über bestehende Beihilferegulungen im Seeverkehrssektor gemäß Nummer 3.1 Absatz 8 und 9 in Verbindung mit Nummer 12 Absatz 4 der „Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr“.

34. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Beschäftigten pro Jahr, die in der deutschen Seeverkehrsbranche tätig sind, in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

Im maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt wird die Anzahl der Beschäftigten auf Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge sowie die Anzahl der Antragsversicherten und Ausstrahlung erhoben (ohne die Hochsee- und Küstenfischerei).

Anzahl der gemeldeten Beschäftigten auf Kauffahrteischiffen			
	Deutsche	Ausländer	Σ
31.12.2010	6.976	7.316	14.292
31.12.2011	6.720	6.972	13.692
31.12.2012	6.295	5.668	11.963
31.12.2013	6.088	4.668	10.756
31.12.2014	5.634	3.588	9.222
31.12.2015	5.410	3.189	8.599
31.12.2016	5.280	3.101	8.381
31.12.2017	5.237	3.167	8.404
31.12.2018	4.875	2.747	7.622
31.12.2019	4.834	2.593	7.427

gemeldete Beschäftigte, Kauffahrtei, Deutsche Flagge

Quelle: Knappschaft-Bahn-See

Anzahl der Antragsversicherten und Ausstrahlung			
	Deutsche	Ausländer	Σ
31.12.2010	7.861	7.373	15.234
31.12.2011	7.618	7.025	14.643
31.12.2012	7.277	5.731	13.008
31.12.2013	7.180	4.730	11.910
31.12.2014	6.709	3.641	10.350
31.12.2015	6.516	3.303	9.819
31.12.2016	6.269	3.217	9.486
31.12.2017	6.120	3.289	9.409
31.12.2018	5.754	2.864	8.618
31.12.2019	5.554	2.711	8.265

gemeldete Beschäftigte, Kauffahrtei, Deutsche Flagge, Antragsversicherte und Ausstrahlung

Quelle: Knappschaft-Bahn-See

Angaben der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) zur Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Wirtschaftszweigen 501 „Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ und 502 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 (WZ 2008) können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) am Arbeitsort (AO) in der Schifffahrt WZ 2008Deutschland
Zeitreihe

Stichtag	50 Schifffahrt	darunter	
		501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
	1	2	3
30. Juni 2010	28.592	2.661	19.500
30. Juni 2011	28.670	2.784	19.397
30. Juni 2012	27.866	2.862	18.495
30. Juni 2013	26.768	2.802	17.424
30. Juni 2014	25.455	2.791	15.888
30. Juni 2015	24.300	2.491	14.949
30. Juni 2016	23.390	2.614	13.828
30. Juni 2017	22.897	2.654	13.287
30. Juni 2018	21.890	2.784	12.190
30. Juni 2019	21.754	2.937	11.785

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

35. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Durchschnittseinkommen von Seeleuten?

Als Grundlage für die Beantwortung dieser Frage kann das Merkmal „Entgelt“ aus der Beschäftigungsstatistik der BA herangezogen werden. Auswertungen liegen bis zum Jahr 2018 vor. Das im Rahmen der Beschäftigungsstatistik abgebildete sozialversicherungspflichtige Bruttoarbeitsentgelt umfasst alle laufenden oder einmaligen Einnahmen aus der Hauptbeschäftigung bis zur sogenannten Beitragsbemessungsgrenze in der Rentenversicherung. Auswertungen zu den Entgelten werden jeweils nur für Beschäftigte am 31.12. eines Jahres durchgeführt. Die Angaben über das sozialversicherungspflichtige Bruttoarbeitsentgelt beziehen sich immer auf einen spezifischen Beschäftigungszeitraum, der das gesamte Kalenderjahr, im Extremfall aber auch nur einen Tag umfassen kann. Um vergleichbare Angaben zu erhalten, werden die Entgeltangaben deshalb auf einen einheitlichen Zeitraum normiert. Ergebnisse zu den Bruttomonatsentgelten liegen klassiert in 50-Euro-Schritten vor. Aus den klassierten Daten kann approximativ der Median ermittelt werden. Die Auswertungen sind auf solche sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigte eingeschränkt, die nicht in einem Ausbildungsverhältnis stehen und für die keine (gesetzlichen) Sonderregelungen gelten (Kurzbezeichnung: sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigte der Kerngruppe). Auf diese Weise können Vergleiche durchgeführt werden, die in ihrer Aussagekraft nicht durch Unterschiede in der Ausgestaltung der Beschäftigungsverhältnisse beeinflusst sind.

Angaben der Beschäftigungsstatistik der BA zum mittleren Bruttomonatsentgelt (Median) der sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten der Kerngruppe in den Berufsgattungen 5113 „Berufe des technischen Schiffsverkehrs-betriebs“ und 5241 „Nautischen Schiffsoffiziere/-offizierinnen und Kapitäne/Kapitäninnen“ der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010) können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Mediane der monatlichen Bruttoarbeitsentgelte von sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten der Kerngruppe nach ausgewählten Berufen KldB 2010

Deutschland

Stichtag: 31.12.2018

Stichtag	Tätigkeit nach KldB 2010	Insgesamt	darunter	Median in Euro
			mit Angabe zum Entgelt	
		1	2	3
31. Dezember 2018	Insgesamt	21.629.063	21.440.102	3.304
	dar. 5113 Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	7.459	5.824	4.382
	51132 Techn. Schiffsverkehrsbetrieb-Fachkraft	4.245	2.881	3.296
	51133 Techn. Schiffsverkehrsbetrieb-Spezialist	1.932	1.702	5.269
	51134 Techn. Schiffsverkehrsbetrieb - Experte	1.282	1.241	> 5.800
	5241 Nautische Schiffs-offiziere und Kapitäne	3.229	2.987	5.464
	52413 Naut.Schiffs-offiziere, Kapitäne-Spezialist	2.163	1.947	5.205
	52414 Naut.Schiffs-offiziere, Kapitäne-Experte	1.066	1.040	> 5.800

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

>...) Der Wert wird nicht ausgewiesen, wenn er in die Klasse der Beitragsbemessungsgrenze fällt.

36. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Auszubildenden in der Seefahrt pro Jahr in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

- a) Der Bundesregierung liegen folgende Zahlen über Auszubildendenverhältnisse zum/ zur Schiffsmechaniker/in in den Jahren 2014 bis 2019 vor:

Jahr	Auszubildendenverhältnisse neu	Auszubildendenverhältnisse insgesamt 1./2./3. Ausbildungsjahr
2014	197	487
2015	159	468
2016	126	444
2017	146	387
2018	108	349
2019	114	345

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.

- b) Der Bundesregierung liegen folgende Zahlen über die praktische Ausbildung und Seefahrzeit als nautischer/nautische oder technischer/technische Offiziersassistent/Offiziersassistentin (NOA/TOA) in den Jahren 2014 bis 2019 vor:

Ausbildung als nautische/r Offiziersassistent/in & technische/r Offiziersassistent/in (NOA/TOA)				
Jahr	ausgestellte Ausbildungsbescheinigungen		ausgestellte Abschlussbescheinigungen	
	NOA	TOA	NOA	TOA
2014	105	35	26	22
2015	120	45	33	15
2016	148	37	36	25
2017	163	40	56	21
2018	179	27	64	16
2019	151	34	50	13

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.

Angaben der Beschäftigungsstatistik der BA zur Anzahl der Auszubildenden in den Wirtschaftszweigen 501 „Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ und 502 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ der WZ 2008 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auszubildende am Arbeitsort (AO) in der Schifffahrt WZ 2008

Deutschland
Zeitreihe

Stichtag	50 Schifffahrt	darunter	
		501 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
	1	2	3
30. Juni 2015	949	66	655
30. Juni 2016	898	65	609
30. Juni 2017	939	73	630
30. Juni 2018	832	86	528
30. Juni 2019	859	101	523

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

37. Wie hat sich die Anzahl der Unternehmen pro Jahr, die in der Schifffahrtsbranche tätig sind, in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

Datum	Anzahl Unternehmen	BRZ (000)
31.12.2015	369	78.064
31.12.2016	356	72.784
31.12.2017	345	68.367
31.12.2018	328	60.532
30.09.2019	322	57.618

Quelle: Verband Deutscher Reeder

38. Wie beurteilt die Bundesregierung die international bestehenden steuerlichen Sonderregeln in der Schifffahrt unter wettbewerbsrechtlichen Aspekten, und was gedenkt sie für einen fairen Wettbewerb zu tun?

Auf die Antwort zu Frage 33 wird hingewiesen.

39. Fällt die Schifffahrt unter die deutschen Mindestlohnbestimmungen?
Welche Kontrollen und Ergebnisse gibt es?

Grundsätzlich sind Arbeitgeber verpflichtet, ihren im Inland beschäftigten Arbeitnehmern den Mindestlohn zu zahlen. Inland i. S. d. Mindestlohngesetzes ist nur das Landgebiet einschließlich der Binnengewässer, Fließ- und Stillgewässer. Seeleute auf Seeschiffen haben einen Anspruch auf den Mindestlohn, wenn für ihr Arbeitsverhältnis deutsches Arbeitsvertragsstatut gilt. Wann dies der Fall ist, ist nach den allgemeinen Grundsätzen zu bestimmen.

Nach § 2 Absatz 1 Nummer 6 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes (SchwarzArbG) i. V. m. § 14 des Mindestlohngesetzes prüft die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) der Zollverwaltung, ob Arbeitgeber ihre Pflichten nach

dem Mindestlohngesetz erfüllen und insbesondere ihren im Inland beschäftigten Arbeitnehmern den gesetzlichen Mindestlohn gewähren.

In der Arbeitsstatistik der FKS werden Daten zur Schifffahrt nicht gesondert ausgewiesen. Statistische Auswertungen über Anzahl und Ergebnisse von Mindestlohnprüfungen bzw. Prüfungen nach §§ 2 ff SchwarzArbG im Bereich der Schifffahrt liegen daher nicht vor.

40. Wie viele Schiffe von deutschen Reedern fahren unter welchen Flaggen?

Zum 31. Dezember 2019 waren insgesamt 1.686 deutsche Handelsschiffe gem. § 7 Flaggenrechtsgesetz unter folgenden Flaggen ausgeflaggt:

Ausgeflaggte Handelsschiffe ab BRZ 100 nach § 7 FLRG/Stand: 31. Dezember 2019	
Flagge	Anzahl
Antigua und Barbuda	538
Bahamas	11
Bermuda	12
Gibraltar	48
Insel Man	11
Jamaika	7
Lettland	7
Liberia	484
Luxemburg	9
Malta	101
Marshallinseln	34
Niederlande	16
Panama	2
Portugal	287
Sri Lanka	5
St. Vincent und die Grenadinen	1
Zypern	113
Summe	1.686

Quelle: BSH

