

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Bruno Hollnagel, Albrecht Glaser, Stefan Keuter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/17692 –**

Mögliche Marktverzerrungen durch die Anwendung der Tonnagesteuer auf den Hafenumschlag

Vorbemerkung der Fragesteller

Im OECD-Bericht „Maritime Subsidies: Do They Provide Value for Money?“ (ITF (2019), „Maritime Subsidies: Do They Provide Value for Money?“, International Transport Forum Policy Papers, No. 70, OECD Publishing, Paris) wird auf den Seiten 53 ff. auf Marktverzerrungen durch die Anwendung der Tonnagesteuer auf den Hafenumschlag eingegangen. Hieraus könnte sich nach Ansicht der Fragesteller eine Benachteiligung der deutschen Häfen ergeben, wo doch ausweislich der Maritimen Agenda 2025 die maritime Industrie ein besonderes Anliegen der Bundesregierung ist (https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/maritime-agenda-2025.pdf?__blob=publicationFile&v=18).

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Anwendung der dänischen Tonnagesteuer auf Hafenumschlagsbetriebe?

Der Bundesregierung ist der veröffentlichte Bericht des Sekretariats des Internationalen Verkehrsforums bekannt. Dieser weist darauf hin, dass die in einigen EU-Mitgliedstaaten angewandten Tonnagesteuerregelungen ermöglichen, Einnahmen aus dem Terminalbetrieb in Häfen in den Anwendungsbereich der Tonnagesteuer einzubeziehen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen auf die Hafenumschlagsmärkte?

Die Bundesregierung prüft die Beschlüsse der Europäischen Kommission in Bezug auf die Ausweitung der Tonnagesteuer auf weitere Dienstleistungen. Darin akzeptierte die Europäische Kommission, dass Hafenumschlagsdienste unter die Tonnagesteuer fallen können (z. B. Ein- und Ausschiffung von Personen, Be- und Entladung von Gütern sowie Verwaltungs- und Versicherungstätigkeiten).

tigkeiten, die eng mit der Beförderung von Personen oder Waren verbunden sind).

3. Stellt dies einen Wettbewerbsnachteil für deutsche Umschlagsunternehmen dar, die sich im Wettbewerb mit sog. ARA-Häfen (u. a. Antwerpen, Rotterdam) befinden?
 - a) Wenn ja, was gedenkt die Bundesregierung zu tun, diese Wettbewerbsverzerrung zu beseitigen oder zumindest zu minimieren?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung prüft, welche Konsequenzen aus dem im September 2019 veröffentlichten Bericht des Sekretariats des Internationalen Verkehrsforums zu ziehen sind. Die Interessensverbände haben auf die unterschiedliche Anwendung der Tonnagesteuer hingewiesen.

4. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang der Genehmigung der dänischen Tonnagesteuer mit der Führung der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission?

Die Bundesregierung beteiligt sich an derartigen Spekulationen nicht.

5. Wie will die Bundesregierung gewährleisten, dass die EU-Kommission ihrer Ankündigung gerecht wird (vgl. Aussage: „Die geänderte dänische Tonnagesteuerregelung wird dazu beitragen, dass die Schifffahrtsindustrie auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleibt. Sie wird Arbeitsplätze erhalten und hohe Umweltstandards im Seeverkehr fördern. Die Regelung steht im Einklang mit den Leitlinien der Kommission für staatliche Beihilfen und enthält neue Garantien, um die Gleichbehandlung der europäischen Reedereien zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.“; Europäische Kommission – Pressemitteilung, Staatliche Beihilfen: Kommission genehmigt Ausweitung der dänischen Tonnagesteuerregelung auf neue Schiffstypen, Brüssel, 12. Oktober 2018; https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_18_6107)?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die EU-Kommission in ihrer Zuständigkeit selbst alle Maßnahmen ergreift, um die sich gesetzten Ziele in der Praxis auch erreichen zu können.