

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/7483 –**

Besteuerung in der Schifffahrtsbranche

1. 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 zehn Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?
 - a) Wie viele Bereederer sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
 - b) Wie viele inländische und wie viele ausländische Unternehmen sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
 - c) Wie viele unter deutscher Flagge fahrende Schiffe sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
 - d) Wie viele ausgeflaggte Schiffe sind aktuell und wurden im benannten Zeitraum von der Regelung begünstigt?
2. Wie hoch waren die Steuermindereinnahmen der Bundesrepublik Deutschland durch die Tonnagesteuer in den jeweiligen Jahren von 2012 bis 2022 (bitte aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 2 werden zusammen beantwortet.

Die vorliegenden Daten zur Anzahl begünstigter Schiffe und zur geschätzten Auswirkung der Tonnagebesteuerung nach § 5a des Einkommensteuergesetzes – EstG können den Subventionsberichten der Bundesregierung entnommen werden (www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche_Finanzanzen/Subventionspolitik/subventionspolitik.html). Gegenwärtig werden die Schätzungen für die Jahre 2021 bis 2024 in Vorbereitung auf den 29. Subventionsbericht der Bundesregierung durchgeführt und demnächst mit diesem veröffentlicht. Darüber hinaus liegen hier keine Daten vor.

3. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Steuerrechtlichkeit, dass die Firmen der Schiffsbranche 2021 und 2022 laut Geschäfts- und Medienberichten außergewöhnlich hohe Gewinne eingefahren haben, aber bedingt durch die Anwendung der Tonnagensteuer eine im Verhältnis dazu niedrige Steuerlast zu entrichten haben (vgl. www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hamburger-Reederei-Hapag-Lloyd-erwirtschaftet-Rekord-Gewinn,hapaglloyd588.html)?

Die Jahre 2021 und 2022 bilden einen Sondereffekt ab, der so nicht zu verallgemeinern ist. Die Werte für die Jahre 2021 und 2022 sind darauf zurückzuführen, dass die Frachtraten in den letzten zwei Jahren durch die hohe Nachfrage nach Transportdienstleistungen gestiegen sind. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um pandemiebedingte Sondereffekte, die bereits wieder rückläufig sind.

Für die Jahre 2023 und 2024 wird erwartet, dass sich die Steuermindereinnahmen stark reduzieren, da die pandemiebedingten Sondereffekte keine Rolle mehr spielen. Die Frachtraten sind bereits im Dezember 2022 im Schnitt wieder unter die Werte von 2021 gesunken und es wird erwartet, dass sich dieser Trend fortsetzt.

Die Tonnagesteuer kann aber auch den umgekehrte Effekt haben, wenn der tatsächliche Gewinn nach §§ 4 Absatz 1, 5 EStG niedriger als die steuerliche Bemessungsgrundlage auf Basis der Tonnage ist bzw. sich sogar ein steuerlicher Verlust (aufgrund der seit 2009 anhaltenden Krise der Seeschifffahrt) ergeben würde, der unter dem Regime der Tonnagesteuer steuerlich nicht geltend gemacht werden kann. Dies war insbesondere in den Jahren der sogenannten Schifffahrtskrise der Fall.

4. Plant die Bundesregierung, die bestehende Regelung in § 5a des Einkommensteuergesetzes vor dem Hintergrund der globalen Mindeststeuer anzupassen, und falls ja, weshalb möchte sie welche Änderungen wann anstoßen?

Die Bundesregierung plant keine Anpassung der bestehenden Regelung des § 5a EStG im Zuge der Einführung der globalen effektiven Mindeststeuer.

5. Wie bewertet die Bundesregierung, dass in einer Reihe von EU-Staaten die Tonnagesteuer nicht auf Schifffahrtsaktivitäten beschränkt ist, sondern auch auf das Terminalgeschäft Anwendung findet?
6. Wie bewertet die Bundesregierung, dass es innerhalb der EU eine unterschiedliche Handhabung der Tonnagesteuer bezogen auf ihren Anwendungsbereich gibt (bitte begründen)?

Die Fragen 5 und 6 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich für faire internationale Wettbewerbsbedingungen in der Seeschifffahrt ein. Dazu gehört auch eine vergleichbare Anwendung der Tonnagesteuerregime innerhalb der Europäischen Union (EU). Die Bundesregierung wird daher die Entwicklungen und die Entscheidungen der Europäischen Kommission zur Tonnagebesteuerung beobachten.

7. Zog bzw. zieht die Bundesregierung die Ausweitung der Tonnagesteuer auch auf Terminalgeschäfte für deutsche Häfen in Betracht (bitte begründen)?

Die Bundesregierung zieht gegenwärtig keine Erweiterung der Tonnagesteuer auf Terminalgeschäfte in Betracht.

8. Gab es seitens der maritimen Wirtschaft bzw. der maritimen Interessenverbände Forderungen nach einer Ausweitung des Anwendungsgebietes der Tonnagesteuer auch auf deutsche Häfen gegenüber der Bundesregierung?

Wenn ja, durch wen wurde diese Forderung wann an die Bundesregierung herangetragen (bitte unter Angabe der empfangenden Stelle auführen)?

Mit Schreiben vom 8. Dezember 2020 an das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sich der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) für eine Ausweitung des Anwendungsgebietes der Tonnagesteuer auch auf deutsche Häfen eingesetzt. Im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz 2021 (10. bis 11. Mai 2021) in Rostock hat sich der ZDS beim BMVI auf Arbeitsebene für den Abbau von Steuernachteilen von Hafen-, Speditions- und Fuhrunternehmen im Verhältnis zu Schifffahrtsunternehmen eingesetzt.

Die Leitungs- und Fachebenen der Bundesministerien führen Gespräche mit einer Vielzahl von Personen von Ländern und Verbänden. Eine lückenlose Auflistung dieser Kontakte, der Form der Kontaktaufnahme, der weiteren Beteiligten und des Zweckes kann bei der Beantwortung der vorliegenden Frage nicht geleistet werden. Es kann insbesondere nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu weiteren Kontakten und Forderungen im Sinne der Fragestellung gekommen ist. Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher geführter Gespräche – einschließlich Telefonate und elektronischer Kommunikation – bzw. deren Ergebnisse besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt. Zudem werden Gesprächsinhalte nicht protokolliert. Die vorigen Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen. Diesbezügliche Daten sind somit möglicherweise nicht vollständig.

9. Befürwortet die Bundesregierung eine einheitliche Anwendung der Tonnagesteuer innerhalb der EU (bitte begründen)?

Welche Initiativen zur Sicherstellung einer europaweit einheitlichen Anwendung hat die Bundesregierung ergriffen bzw. will sie ergreifen (bitte erläutern)?

Die Bundesregierung befürwortet eine einheitliche Anwendung der Tonnagesteuer innerhalb der EU. Mit der Tonnagebesteuerung soll die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrtsindustrie gegenüber Drittstaaten gefördert und keine Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU hervorgerufen werden. Ziel ist, dass innerhalb der EU gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen und ein einheitlicher – mit gleichen Regeln besetzter – Binnenmarkt besteht.

Mit dem Rahmenwerk der „Maritimen Guidelines“ wurde ein einheitliches Rahmenwerk innerhalb Europas geschaffen. Zugleich soll damit die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Staaten mit ihrer maritimen Wirtschaft gegenüber Wettbewerbern außerhalb Europas erhalten oder sogar gestärkt werden.

10. Wie viele Arbeitgeber und Arbeitnehmer profitierten nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils von dem Lohnsteuereinbehalt bei Seeleuten nach § 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes aktuell, und wie hat sich deren Anzahl pro Jahr in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte tabellarisch aufführen)?
11. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Steuermindereinnahmen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, die aus dem Lohnsteuereinbehalt bei Seeleuten entstanden sind (bitte tabellarisch pro Jahr darstellen)?

Die Fragen 10 und 11 werden zusammen beantwortet.

Die vorliegenden Daten zum Lohnsteuereinbehalt bei Seeleuten nach § 41a Absatz 4 EStG können den Subventionsberichten der Bundesregierung entnommen werden (https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche_Finzen/Subventionspolitik/subventionspolitik.html). Gegenwärtig werden die Schätzungen für die Jahre 2022 bis 2024 in Vorbereitung auf den 29. Subventionsbericht der Bundesregierung durchgeführt und demnächst mit diesem veröffentlicht. Ab 2018 liegen in der Lohnsteueranmeldestatistik erstmals statistische Daten zur Anzahl der betroffenen Arbeitgeber und den Kürzungsbetrag für Besatzungsmitglieder von Handelsschiffen vor. Diese können in der Genesis-Datenbank des Statistischen Bundesamtes unter der Tabellennummer 73151-0001 abgerufen werden (<https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>).

12. Wie hat sich nach Auffassung der Bundesregierung die wirtschaftliche Situation der Reedereibranche im Verhältnis zur (Gesamt-)Situation in der EU in den vergangenen drei Jahren bis heute entwickelt?

Zur wirtschaftlichen Situation der Reedereibranche im Verhältnis zur (Gesamt-)Situation in der EU liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

13. 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)?

Der Schiffsbestand der Seeschiffe unter deutscher Flagge ab Bruttoreaumzahl (BRZ) 100 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

	deutsche Flagge (davon Internationales Seeschiffregister (ISR))
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 (164)
31.12.2020	290 (150)
31.12.2021	275 (132)
31.12.2022	278 (129)
31.05.2023	271 (130)

Deutsche Handelsschiffe über BRZ 100 (Quelle: BSH).

14. 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 deutschen Flaggen jeweils zum 31. Dezember des Jahres anhand der Gesamttonnage der deutschen Handelsflotte in den letzten zehn Jahren dargestellt.

Jahr	Anteil deutscher Flaggen in Prozent (ermittelt anhand der Gesamttonnage deutscher Handelsflotte)
2013	14,7
2014	14,4
2015	14,0
2016	14,0
2017	15,1
2018	15,1
2019	16,4
2020	16,3
2021	16,1
2022	17,0

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

Auf die Antwort zur Frage 13 wird verwiesen.

16. 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)?

Die Anzahl der Beschäftigten auf Kauffahrteischiffen stellt sich wie folgt dar.

	Anzahl der Beschäftigten auf Kauffahrteischiffen
31.12.2013	10.756
31.12.2014	9.222
31.12.2015	8.599
31.12.2016	8.381
31.12.2017	8.404
31.12.2018	7.622
31.12.2019	7.427
31.12.2020	6.821
31.12.2021	6.275
31.12.2022	6.191

gemeldete Beschäftigte, Kauffahrtei, Deutsche Flagge (Quelle: Knappschaft-Bahn-See).

17. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Durchschnittseinkommen von Seeleuten in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

Auswertungen der Statistik der Bundesagentur für Arbeit zur Entwicklung der Medianentgelte von sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten in entsprechenden Berufsgruppen können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Mediane der sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten der Kerngruppe mit Angaben zum Bruttomonatsentgelt nach ausgewählten Tätigkeiten der KldB 2010

Deutschland (Arbeitsort)

KldB 2010	Median in € zum Stichtag 31.12.				
	2012	2013	2014	2015	2016
	1	2	3	4	5
Summe der u. a. Berufe	4.177	4.192	4.208	4.171	4.156
51132 Techn. Schiffsverkehrs-betrieb-Fachkraft	3.012	3.097	3.134	3.167	3.184
51133 Techn. Schiffsverkehrs-betrieb-Spezialist	> 4.800	> 4.900	> 5.000	> 5.200	5.253
51134 Techn. Schiffsverkehrs-betrieb - Experte	> 4.800	> 4.900	> 5.000	> 5.200	> 5.400
52413 Naut.Schiffs-offiziere, Kapitäne-Spezialist	> 4.800	4.756	4.876	4.930	5.023
52414 Naut.Schiffs-offiziere, Kapitäne-Experte	> 4.800	> 4.900	> 5.000	> 5.200	> 5.400
52422 Schiffsführ.Binnen-,Hafenverk.-Fachkraft	2.615	2.678	2.782	2.833	2.887
52423 Schiffsführ.Binnen,Hafenverk.-Spezialist	3.196	3.251	3.277	3.349	3.381
	2017	2018	2019	2020	2021
	6	7	8	9	10
Summe der u. a. Berufe	4.149	4.204	4.289	4.260	4.318
51132 Techn. Schiffsverkehrs-betrieb-Fachkraft	3.232	3.296	3.392	3.386	3.412
51133 Techn. Schiffsverkehrs-betrieb-Spezialist	5.277	5.269	5.269	5.352	5.509
51134 Techn. Schiffsverkehrs-betrieb - Experte	> 5.700	> 5.800	> 6.150	6.307	6.477
52413 Naut.Schiffs-offiziere, Kapitäne-Spezialist	5.061	5.205	5.233	5.290	5.378
52414 Naut.Schiffs-offiziere, Kapitäne-Experte	> 5.700	> 5.800	> 6.150	> 6.450	6.541
52422 Schiffsführ.Binnen-,Hafenverk.-Fachkraft	2.896	3.043	3.102	3.039	3.146
52423 Schiffsführ.Binnen,Hafenverk.-Spezialist	3.362	3.417	3.509	3.484	3.529

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

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

Nach Angaben der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V. bzw. auf Basis von durch die Länder erhobenen Daten liegen der Bundesregierung die nachfolgenden Zahlen über Auszubildende zum/zur Schiffsmechaniker/in für die Jahre 2013 bis 2022 vor.

Jahr	Auszubildende insgesamt
2013	515
2014	487
2015	468
2016	444
2017	387
2018	349
2019	345

2020	315
2021	299
2022	290

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.

Der Bundesregierung liegen folgende Zahlen über die praktische Ausbildung und Seefahrzeit als nautischer/nautische oder technischer/technische Offiziersassistent/Offiziersassistentin (NOA/TOA) in den Jahren 2013 bis 2022 vor. Für die im Dezember 2018 neu etablierte praktische Ausbildung und Seefahrzeit als elektrotechnischer/elektrotechnische Offiziersassistent/Offiziersassistentin liegen Zahlen ab dem Jahr 2019 vor.

Ausbildung als nautische/r Offiziersassistent/in, technische/r Offiziersassistent/in und seit 2019 die neu etablierte Ausbildung als elektrotechnische/r Offiziersassistent/in (NOA/TOA/ETOA)						
Jahr	ausgestellte Ausbildungsbescheinigungen			ausgestellte Abschlussbescheinigungen		
	NOA	TOA	ETOA	NOA	TOA	ETOA
2013	50	48		27	19	
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	5	50	13	
2020	131	27	5	69	9	3
2021	136	17	4	66	4	1
2022	146	11	2	56	15	1

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.

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

Der Bundesregierung liegen keine statistischen Daten für die deutsche Seeschifffahrtsbranche im Sinne der Fragestellung vor. Nach Angabe des Verbands Deutscher Reeder hat sich die Anzahl der Reedereien in Deutschland in den letzten zehn Jahre wie folgt entwickelt.

Datum	Anzahl Reedereien	BRZ (000)
31.12.2013	383	86.358
31.12.2014	364	81.910
31.12.2015	369	78.064
31.12.2016	356	72.784
31.12.2017	345	65.561
31.12.2018	328	57.490
31.12.2019	316	52.844
31.12.2020	309	48.701
31.12.2021	295	46.138
30.09.2022	294	44.821

Quelle: Verband Deutscher Reeder.

