

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Herbrand, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Besteuerung der Schifffahrt

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-Standortes Deutschland zu fördern. Vor diesem Hintergrund möchten sich die Fragestellenden nach dem Stand der Anpassung der steuerlichen Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft erkundigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

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?
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)?
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?
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)?
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)?
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)?
28. Wie viele Schiffe fahren nach Kenntnis der Bundesregierung zum heutigen Stichtag unter deutscher Flagge?
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?
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?
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?
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)?
35. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Durchschnittseinkommen von Seeleuten?
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)?

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)?
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?
39. Fällt die Schifffahrt unter die deutschen Mindestlohnbestimmungen?
Welche Kontrollen und Ergebnisse gibt es?
40. Wie viele Schiffe von deutschen Reedern fahren unter welchen Flaggen?

Berlin, den 27. November 2019

Christian Lindner und Fraktion

