

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann,
Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Funke, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion der FDP**

– Drucksache 14/3426 –

Erste Auswirkungen der Tonnagesteuer

Die noch in der vergangenen Wahlperiode verabschiedete Besteuerung von Seeschiffen nach der Tragfähigkeit (Tonnagesteuer) wurde durch den Durchführungserlass des Bundesministeriums der Finanzen im Jahre 1999 handhabbar gemacht. Damit wurde eine langjährige Forderung der deutschen Reederschaft erfüllt. Es war und ist Sinn und Zweck der Tonnagesteuer, den Seeschiffahrtsstandort Deutschland international wettbewerbsfähig zu halten und so einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des maritimen Wirtschaftsnetzes zu leisten. Insbesondere sollte die Tonnagesteuer die Tendenz zum Ausflaggen aus den deutschen Schiffsregistern stoppen. Die Auswirkungen der Tonnagesteuer sind in diesem Sinne für die maritime Verbundwirtschaft von großer Bedeutung.

1. Wie viele Schiffe haben seit Einführung der Tonnagesteuer, wie viele seit Veröffentlichung des Einführungserlasses für die Tonnagesteuer optiert?

Eine Feststellung der Zahl von Handelsschiffen, für die die Tonnagesteuer gewählt worden ist, kann nur von den einzelnen Finanzämtern getroffen werden, die für die jeweiligen Reedereien zuständig sind. Nach Schätzung des Bundesministeriums der Finanzen dürften sich aufgrund einer Umfrage bei den obersten Finanzbehörden der Küstenländer bis jetzt Reedereien mit rd. 500 Schiffen für die Tonnagesteuer entschieden haben. Genauere Feststellungen sind aber erst nach Ablauf des gesetzlich vorgesehenen zeitlichen Rahmens (Frist gemäß § 5a Abs. 3 EStG) möglich.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 5. Juni 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Erwartet die Bundesregierung weitere Entscheidungen zu Gunsten der Tonnagebesteuerung aus dem Bestand oder aus dem Neubau?

Es ist zu erwarten, dass im Jahr 2000 für eine weitere Zahl von Handelsschiffen die Tonnagesteuer gewählt wird. Diese Einschätzung folgt aus der grundsätzlich positiven Reaktion der Reedereien auf die Einführung der Tonnagesteuer und dem zz. zu beobachtenden Trend. Außerdem spricht die für die kommenden Monate erwartete bessere Marktlage für weitere Entscheidungen zugunsten dieses Modells.

3. Wie hat sich der Schiffsbestand des deutschen Erst- und Zweitregisters seit Einführung der Tonnagesteuer entwickelt?

Seit Einführung der Tonnagesteuer ab 1. Januar 1999 hat sich der Schiffsbestand der im Seeschiffsregister eingetragenen Schiffe, die die deutsche Flagge führen, bis 30. April 2000 von 847 auf 703 Schiffe und die Tonnage von 8,1 auf 6,4 Mio. BRZ verringert. Im gleichen Zeitraum wurden 74 Schiffseinheiten mit rd. 1,84 Mio. BRZ von fremden Flaggen in die deutschen Schiffsregister umgetragen. Die Zahl der zusätzlich im Internationalen Seeschiffregister (ISR) eingetragenen Schiffe hat sich im Berichtszeitraum von 520 auf 397 und die entsprechende Tonnage von rd. 7,0 auf rd. 5,6 Mio. BRZ verringert. Bei der Tonnagesteuer ist allerdings eine Differenzierung nach Erst- und Zweitregister irrelevant.

4. Kann die Bundesregierung seit der Einführung der Tonnagebesteuerung Auswirkungen auf die Schiffsfinanzierung und Eignerstruktur feststellen, und wenn ja, mit welcher Tendenz?

Die Finanzierung von Schiffsneubauten bestimmt sich aus einer Vielzahl von Bedingungen, wie z. B. der Rechtsform und der Größe des Reedereiunternehmens, das das jeweilige Geschäft betreiben will, den gesamten steuerlichen Rahmenbedingungen, den Ertragsaussichten und weiteren marktrelevanten Faktoren. Die Eigenkapitalfinanzierungsmärkte der Seeschifffahrt sind bis heute im Wesentlichen noch dadurch bestimmt, dass der neugeschaffene § 2b EStG nicht auf solche Schiffe Anwendung findet, die vor dem 5. März 1999 bestellt worden sind, sofern die Kommanditisten vor Ende dieses Jahres beitreten. Erst nach Auslaufen dieser Modelle werden sich neue Schiffsfinanzierungskonzepte in Verbindung mit der Tonnagesteuer stärker durchsetzen. Dementsprechend lässt sich eine signifikante Änderung der Schiffsfinanzierung und Eignerstruktur in der Bundesrepublik Deutschland zz. noch nicht feststellen.

5. Sieht die Bundesregierung in den steuerlichen Regelungen zur Tonnagebesteuerung nach ersten Erfahrung Verbesserungsmöglichkeiten?

In Anbetracht der erst kurzen Geltungsdauer der Tonnagesteuerbestimmung sowie der erkennbar positiven Entwicklung und damit der Bestätigung der erwarteten Wirkungen für den Reedereistandort Deutschland sieht die Bundesregierung zz. keine Veranlassung zu Änderungen der Vorschrift.

6. Welche Seeschifffahrt betreibenden Nationen in Europa haben seit der Einführung der deutschen Tonnagesteuer entsprechende eigene Pläne entwickelt oder schon umgesetzt?

Vor Einführung der Tonnagesteuer in Deutschland gab es dieses System bereits in Griechenland, den Niederlanden und Norwegen. Großbritannien bereitet die Einführung rückwirkend ab 1. Januar 2000 vor. Dänemark wird das System ab 2001 analog dem deutschen Modell einführen. In Finnland, Italien und Frankreich wird die Einführung diskutiert. Für diese Länder ist allerdings ein Zeitpunkt für die Einführung noch nicht bekannt.

7. Sieht die Bundesregierung dadurch auf absehbare Zeit neue Gefahren für die deutsche Flagge, etwa durch einen „Wettbewerb“ um die niedrigsten Auflagen und Steuersätze?

Alle Tonnagesteuersysteme in Europa sind durch die Leitlinien der Europäischen Kommission für die Beihilfen zur Förderung der Seeschifffahrt bestimmt und für die Mitgliedstaaten vereinheitlicht. Die Einhaltung dieser Leitlinien vermeidet daher einen Steuerwettbewerb der Schifffahrtsstandorte in der Gemeinschaft. Einem „Wettbewerb“ um die niedrigsten Auflagen und Steuersätze sind damit durch die Vorgaben der Leitlinien Grenzen gesetzt. Mögliche Abweichungen durch Auslegungsunterschiede sind von der für die Anwendung der Leitlinien zuständigen Europäischen Kommission zu beurteilen.

