

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Krellmann, Susanne Ferschl, Matthias W. Birkwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/14810 –**

Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/13897)

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Kleinen Anfrage „Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt“ auf Bundestagsdrucksache 19/13523 wurde nach der Summe der Subventionen der Lohnkosten für die Seeschifffahrtsbranche und der Steuervergünstigungen in den letzten zehn Jahren gefragt. Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort lediglich allgemein auf Subventionsberichte des Bundesministeriums der Finanzen verwiesen (vgl. Antwort zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/13987).

Außerdem wurde die Bundesregierung befragt, wie sie die Subventionen und Steuervergünstigungen bewertet, die neben der kriselnden Handelsschifffahrt auch der erfolgreichen Kreuzschifffahrt gewährt werden. Die Bundesregierung hat die Frage mit dem Erhalt der Konkurrenzfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft im weltweiten Wettbewerb sowie dem Erhalt von Arbeitsplätzen und maritimem Know-how in Deutschland beantwortet. Aus Sicht der Fragesteller ist die von der Bundesregierung gegebene Antwort unzureichend. Die Bundesregierung verweist auf die kriselnde Handelsschifffahrt, jedoch wird weiterhin nicht ersichtlich, weshalb die Kreuzschifffahrt – „unverschämt erfolgreiche Geldmaschinen“ (Manager Magazin: www.kurzelinks.de/dlmg) – Subventionen und Steuervergünstigungen erhalten.

Auch auf die Frage an die Bundesregierung nach der durchschnittlichen tariflichen und tatsächlichen Arbeitszeit von Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt erhielten die Fragesteller keine Antwort auf die tatsächliche Arbeitszeit von Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt.

Es sind wichtige Fragen bezüglich der Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt offengeblieben, deshalb wird die Bundesregierung erneut befragt.

1. Auf welche Höhe beläuft sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Summe der Subventionen der Lohnkosten für die Seeschifffahrtsbranche, der Steuervergünstigungen (Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt, Ausbildungsplatzförderungen des Bundes und der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und die Befreiung von Erlöspools aus der Versicherungssteuer) in den letzten zehn Jahren (bitte jährlich aufschlüsseln; bitte nach Handels- und Kreuzschifffahrt differenzieren)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/13897 verwiesen.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Subvention und Steuervergünstigungen aus Frage 1, die nicht nur der kriselnden Handelsschifffahrt, sondern auch der erfolgreichen Kreuzschifffahrt ermöglicht wird?

Kreuzschifffahrt und Handelsschifffahrt sind ähnlich zu bewerten. Die Handelsschifffahrt befindet sich in einem schwierigen und, wie die Kreuzschifffahrt, sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld. Deshalb gilt es, die Wettbewerbssituation deutscher Reeder im internationalen Verkehr zu erhalten und zu verbessern. Insbesondere sollen deutsche Reeder im Verhältnis zu ausländischen Konkurrenten nicht benachteiligt werden. Dies gilt umso mehr, als die angesprochenen Regelungen überwiegend weltweiter, aber insbesondere europäischer Standard sind. Vor diesem Hintergrund wurde die von den allgemeinen Grundsätzen abweichende Form der Gewinnermittlung nach der Tonnage (§ 5a EStG) ab 1999 eingeführt. Für Kreuzfahrtschiffe gilt diese aber nur insoweit, als der Gewinn auf die reine Transportleistung entfällt. Der Gewinn, der auf die Unterbringung (Hotelleistungen), die Verpflegung der Passagiere und auf die Durchführung der immer zahlreichen Veranstaltungsprogramme und Nebenleistungen während der Kreuzfahrt entfällt, unterliegt der regulären Besteuerung. Auch die Kreuzschifffahrt unterliegt dem sich eintrübenden Umfeld einer verschlechternden (Welt-)Wirtschaftslage im Bereich der Seeschifffahrt. Insoweit kann auch hier der Effekt eintreten, dass der laufende Gewinn für das Schiff bei einer regulären Gewinnermittlung niedriger ist als die steuerliche Bemessungsgrundlage auf der Basis der sog. Tonnagebesteuerung des § 5a EStG. Ein steuerlicher Verlust kann unter dem Regime der Tonnagebesteuerung nach § 5a EStG aber nicht geltend gemacht werden, weil hier der Gewinn nur pauschal nach der Größe des Schiffes berechnet wird.

3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die durchschnittliche tarifliche und tatsächliche Arbeitszeit von Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt (ohne Auszubildende), und wie stellt sich diese im Vergleich zur Gesamtwirtschaft dar (bitte die letzten zehn Jahre darstellen; bitte in absoluten Zahlen und in anteiligen Werten darstellen und nach Staatsangehörigkeit und Tarifgebundenheit differenziert darstellen)?

Arbeitszeit von Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt (ohne Auszubildende) vor. Zur durchschnittlichen tariflichen Arbeitszeit wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 19/13897 verwiesen.