

Antrag

**der Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese, David Erkalp, Dr. Anke Frieling,
Thilo Kleibauer, Dennis Thering (CDU) und Fraktion**

zu Drs. 22/9302

Betr.: Tonnagesteuer neu denken

Der Hamburger Hafen und die maritime Wirtschaft in Deutschland sind darauf angewiesen, Reedereien und anderen Schifffahrtsunternehmen die bestmöglichen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb bieten zu können. Dies schließt auch das System der „Tonnagesteuer“ ein.

Die Tonnagesteuer war und ist ein Instrument, um die europäische Schifffahrt im internationalen Handel zu stärken. Der Seehandel ist von überragender Bedeutung für die Lieferketten und die Versorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen und alltäglichen Gütern und er sorgt für Beschäftigung und Wertschöpfung in den maritimen Zentren. Die Steuermehreinnahmen aus maritimer Dienstleistung und Produktion in Deutschland, insbesondere im Hamburger Hafen, übersteigen die Vergünstigungen der Tonnagesteuer bei Weitem. Vor diesem Hintergrund ist die Tonnagesteuer vertretbar und im internationalen Wettbewerb insbesondere mit Asien auch erforderlich.

Das System der Tonnagesteuer beinhaltet eine – europarechtlich zulässige und auch in anderen Staaten genutzte – besondere Form der Gewinnermittlung (§ 5a EStG), abweichend von der Gewinnermittlung nach §§ 4, 5 EStG, §§ 238 fortfolgende HGB. Der so ermittelte Gewinn ist in erfolgreichen Wirtschaftsjahren typischerweise deutlich niedriger als der handelsrechtliche Gewinn. Andererseits können in schlechten Wirtschaftsjahren Verluste nicht genutzt werden.

Die Tonnagesteuer steht in mehrfacher Hinsicht in der politischen Diskussion:

- Zum einen setzt sich die internationale Staatengemeinschaft für eine globale Mindestbesteuerung ein. Gerade die hohen Gewinne von Reedereien in zurückliegenden Wirtschaftsjahren wurden zum Teil nur ausgesprochen niedrig besteuert. So hat beispielsweise die Reederei Hapag-Lloyd im Jahr 2021 trotz eines Gewinns von 9,4 Milliarden Euro nur 61,3 Millionen Euro Steuern bezahlt. In den Jahren der Schifffahrtskrise konnten aber oftmals tatsächliche Verluste im Anwendungsbereich des § 5a EStG steuerlich nicht genutzt werden.
- Zum anderen wird die Tonnagesteuer selbst im europäischen Rahmen unterschiedlich angewandt. So profitieren zum Beispiel in den Niederlanden auch reedereieigene Terminals von der Tonnagesteuer, in Deutschland nicht. Dies führt zu einem massiven Nachteil für die deutschen Seehäfen. In Norwegen werden zum Beispiel auch Hilfsschiffe für die Montage von Offshore-Windkraftanlagen von der Tonnagesteuer begünstigt und erhalten beim Einsatz umweltfreundlicher Schiffe einen zusätzlichen Eco-Bonus, in Deutschland nicht – ein massiver Nachteil bei der Energiewende in Deutschland. In Griechenland wird die Tonnagesteuer auf fast alle Hafendienstleistungen ausgeweitet, beispielsweise den Warenumsatz in Piräus, das mittlerweile unter chinesischem Einfluss liegt. Mit dieser unerlaubten Beihilfe wird der Wettbewerb massiv verzerrt, zum Nachteil der deutschen mariti-

men Wirtschaft. Bundesregierung und Europäische Kommission schauen bislang tatenlos zu.

Wir brauchen in Hamburg, Deutschland und Europa einen Neustart der Tonnagesteuer für den internationalen Seehandel, denn sie ist und bleibt ein wichtiges Besteuerungsinstrument. In Europa muss die Tonnagesteuer einheitlich angewendet werden. Aus deutscher Sicht sollte – auch vor dem Hintergrund der globalen Mindestbesteuerung – die Tonnagesteuer europaweit auf den Kern der internationalen Seeschifffahrt fokussiert werden. Dabei sollte auch geprüft werden, inwieweit die Tonnagesteuer einen Beitrag zur Energiewende beim Bau von Offshore-Windkraftanlagen leisten kann. An Land darf es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. der Bürgerschaft über die Auswirkungen der Tonnagesteuer für die Steuereinnahmen der Freien und Hansestadt Hamburg zu berichten;
2. auf EU-Ebene – auch vor dem Hintergrund der globalen Mindestbesteuerung – darauf hinzuwirken, dass die Tonnagesteuer europaweit auf den Kern der internationalen Seeschifffahrt fokussiert wird;
3. der Bürgerschaft bis 31.12.2022 zu berichten.