

Antrag

der Abgeordneten Norbert Hackbusch, David Stoop, Olga Fritzsche, Metin Kaya, Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik, Dr. Carola Ensslen, Stephan Jersch, Cansu Özdemir, Dr. Stephanie Rose, Heike Sudmann und Insa Tietjen (DIE LINKE)

Betr.: Auswirkungen der Inflation bekämpfen (V): Tonnagesteuer abschaffen – auch Reedereien sollen ihren Beitrag leisten

Die Freie und Hansestadt Hamburg verliert durch die sogenannte Tonnagesteuer mehrere Milliarden Euro jährlich. Allein Hapag-Lloyd hat im Jahr 2021 bei einem Gewinn von 9,4 Milliarden Euro nur 61,3 Millionen Euro Steuern bezahlt. Das sind genau 0,65 Prozent. Für das Jahr 2022 rechnet der Vorstand fast mit einer Verdoppelung des Gewinnes. Damit wird durch die eigenartige Konstruktion der Tonnagebesteuerung der Steuersatz auf unter 0,50 Prozent sinken. Der Bundesrechnungshof hat wiederholt die Tonnagesteuer als Subvention kritisiert.

Davon profitiert unter anderem der Haupteigentümer von Hapag-Lloyd Klaus-Michael Kühne. Allein für das Jahr 2021 hat er fast 1,9 Milliarden Euro ausgeschüttet bekommen. Auch die Summe wird sich voraussichtlich im nächsten Jahr verdoppeln.

Der Senat verkündet Hamburg als Gewinner dieser Situation mit einer Ausschüttung von 800 Millionen Euro für das Jahr 2021. Aber der Schein trügt. Bei einer ordentlichen Versteuerung von 30 Prozent wären die Steuereinnahmen kräftig gestiegen. Allein Hamburg hätte sehr viel mehr Gewerbesteuern eingenommen als die Gewinnausschüttung von 800 Millionen Euro.

Neben Hapag-Lloyd sind noch weitere Reedereien und Unternehmen betroffen, die mit der Tonnagesteuer keine ordentlichen Steuern bezahlen, aber gerade in den letzten Jahren riesige Gewinne einführen.

Große Gewinne – kleine Steuern. Das ist die Folge der Besteuerung nach Schiffsgröße bei der internationalen Handelsschifffahrt. Alleine die Reederei Hapag-Lloyd hat 2021 über 9 Milliarden Euro Gewinn ausgewiesen. Doch statt darauf – wie jedes kleine oder mittlere Unternehmen – eine anteilige Steuer auf den Reingewinn zu zahlen, wird nach Nettoraumzahl eines Schiffes, also dessen Größe pauschal besteuert. Dabei verringern sich die zu zahlenden Steuern maßgeblich. Es verbleiben Milliardengewinne, ohne dass die öffentliche Hand etwas davon abbekommt, obwohl sie große Teile der Infrastruktur für Logistiker bereitstellt, weil sie Häfen baut und unterhält.

Hamburg ist nicht nur als größter deutscher Containerhafen am stärksten betroffen. Wie auch der Umschlag selbst, haben große Reedereien hier ihren Sitz. Aufgrund der verringerten Besteuerungsgrundlage fehlen der Freien und Hansestadt Hamburg durch diese Form der Subvention Milliarden an Steuereinnahmen, die bei einer regulären Besteuerung anfielen. Wohlgemerkt geht es dabei nicht um Substanzbesteuerung, sondern ausschließlich um tatsächlich erzielte Gewinne. Auch das Argument der einfacheren Besteuerung taugt nicht, denn die so geringer besteuerten Konzerne unterliegen in aller Regel dem Aktienrecht, mindestens aber dem Gesellschaftsrecht und müssen die Gewinnermittlung ohnehin zur Erstellung ihrer Bilanzen durchführen. Die „Tonnagesteuer“ dient ausschließlich dem Shareholder-Value. Doch auch die Tatsache, dass

Hamburg selbst Anteilseigner der Hapag-Lloyd ist und von Aktiendividenden profitiert, wiegt diesen Steuernachteil insgesamt nicht auf.

Die Tonnagesteuer ist auch in sich höchst ungerecht, denn mit steigender Tonnage sinkt auch noch die Steuerlast. Werden für die ersten 1.000 Nettotonnen noch 9,20 Euro Steuern fällig, sind es für folgende 1.000 Nettotonnen, die über 25.000 Nettotonnen hinausgehen, nur noch 2,30 Euro. Große Reedereien mit großen Schiffen werden also gegenüber kleineren Tonnagen privilegiert.

Die Tonnagebesteuerung ermöglicht außerdem Konzernen, die sowohl in der internationalen Handelsschifffahrt tätig sind als auch andere Wirtschaftszweige besitzen, sei es Hafenlogistik oder anderes, die Besteuerung in diesen anderen Wirtschaftszweigen zu senken, etwa indem Overhead-Kosten, die tatsächlich mit dem Bereich Handelsschifffahrt zu tun haben, in den anderen Bereichen steuerlich abgesetzt werden und so den zu versteuernden Gewinn nochmals senken. Dem steht keine höhere Besteuerung für den Kernbereich der internationalen Handelsschifffahrt gegenüber, da dieser ja pauschal nach Nettotonnen besteuert wird. Der Steuerertrag wird also bei großen Konzernen nochmals reduziert.

Viele europäische Länder haben ähnlich gelagerte Regelungen eingeführt und unterbieten sich damit nur gegenseitig. Wenn alle europäischen Hafenstandorte den Reedereien ähnliche Steuersubventionen bieten, bekommt im Durchschnitt kein Standort mehr vom Gesamtgewinn ab, sondern allesamt weniger. Es ist daher geboten, bei der Besteuerung der internationalen Seeschifffahrt auf möglichst gleiche Steuersätze im gesamten Binnenmarkt EU zu drängen, die den tatsächlichen Gewinn als Besteuerungsgrundlage nehmen. Vor einem Jahr hat der damalige Finanzminister Olaf Scholz stolz eine internationale Vereinbarung zur Mindestbesteuerung von 15 Prozent verkündet. Die Europäische Union sollte und könnte sofort ein kraftvolles Zeichen gegen das Steuerdumping setzen.

Stattdessen weitet sich in der Europäischen Union die Ausnutzung der Tonnagesteuer durch internationale Reedereien noch aus. Der Unternehmensverband Hafen Hamburg hat mehrfach auf einen Steuerskandal Tonnage Tax für ausgewählte Terminalbetriebe und die OECD-Untersuchung hingewiesen, die aufdeckt, dass einige Reeder für ihre Terminalgeschäfte unter anderem in Rotterdam und Antwerpen die Tonnage Tax anwenden.

Die Bürgerschaft möge vor diesem Hintergrund beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. der Bürgerschaft über die Auswirkungen der Tonnagesteuer für die Steuereinnahmen der Stadt bis zum 31.12.2022 zu berichten,
2. der Bürgerschaft über die Ausweitung der Tonnage Tax auf Terminalbeteiligungen im Rahmen der EU und die Aktivitäten des Hamburger Senats diesbezüglich zu berichten,
3. im Bundesrat eine Initiative zu ergreifen, um § 5a des Einkommensteuergesetzes (EStG) zu streichen,
4. auf EU-Ebene eine Regelung zu erwirken, die eine Besteuerung von internationalen Handelsschiffen mit subventionierender Wirkung für EU-Staaten wirksam verhindert,
5. der Bürgerschaft hierüber bis 31.12.2022 Bericht zu erstatten.