

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/1946 –**

### **Entwicklung des Schifffahrtsmarktes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Weltschifffahrt befindet sich seit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 in einer langanhaltenden Talfahrt. Seitdem haben sich Fracht- (Transportpreise) und Charraten (Miete für Schiffsraum) drastisch reduziert und in vielen Transportsegmenten des Seeverkehrs, insbesondere in der Containerschifffahrt, hat der Aufbau immenser Überkapazitäten zu einem weiteren Preisverfall bei verschärftem Wettbewerb der Reedereien beigetragen. Diese Entwicklungen haben aufgrund der vor allem aus deutschen Eignern bestehenden Containerflotte besonders in Deutschland zu einem starken Schrumpfen des Schifffahrtsmarktes geführt. Eine Besserung der Gesamtsituation war seit 2008 nicht in Sicht (vgl. [www.welt.de/wirtschaft/article170050149/Griechische-Reeder-ersteigern-deutsche-Schiffe.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article170050149/Griechische-Reeder-ersteigern-deutsche-Schiffe.html); [www.3sat.de/page/?source=/makro/magazin/uebersicht/192964/index.html](http://www.3sat.de/page/?source=/makro/magazin/uebersicht/192964/index.html)).

Fraglich ist aus Sicht der Fragesteller, ob sich der Schifffahrtsstandort Deutschland nach der Krise wieder erholen und daraus trotz aller schweren Verluste gestärkt herausgehen kann – oder ob die Krise nicht zwischenzeitlich von anderen Marktteilnehmern wie Griechenland, China oder Japan als Chance für einen zukunftsfähigen Umbau der Branche genutzt wurde und sich ihre Marktposition gegenüber Deutschland als maritimer europäischer Standort weiter bessert.

Die Bundesregierung sollte zusammen mit den europäischen Institutionen nach Auffassung der Fragesteller ein Interesse daran haben, dem in Relation zum transportierten Gut umweltfreundlichen Seetransport, der vor allem die interkontinentale Transportfunktion sichert, einen attraktiven Rahmen für die heimische und europäische maritime Branche zu bieten.

1. Von welcher Entwicklung des weltweiten Wirtschaftswachstums geht die Bundesregierung bis 2025 jährlich aus, und wie wird sich das ihrer Kenntnis nach auf die Kontinente Asien, Europa, Nordamerika, Süd- und Mittelamerika, Afrika sowie Australien aufteilen?

Nach Einschätzung der Bundesregierung wird sich der Aufschwung der Weltwirtschaft fortsetzen. Das globale Wachstum ist geprägt von steigenden Investitions- und Handelsvolumina, günstigen Finanzierungsbedingungen und tendenziell anziehenden Rohstoffpreisen. Die Bundesregierung orientiert sich an den globalen Wachstumsprojektionen internationaler Organisationen, u. a. des Internationalen Währungsfonds. Der IWF prognostiziert die voraussichtliche Wachstumsentwicklung der einzelnen Länder und Regionen bis ins Jahr 2023. Einzelheiten finden sich in der aktuellen Ausgabe des „IMF World Economic Outlook“ vom April 2018 auf den Seiten 240 – 246 ([www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2018/03/20/world-economic-outlook-april-2018](http://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2018/03/20/world-economic-outlook-april-2018)).

2. a) Von welcher Entwicklung des Weltwarenhandels geht die Bundesregierung bis 2025 ihrer Kenntnis nach jährlich aus, und wie wird sich dies jeweils auf die Handelsschifffahrt auswirken?

Die gegenwärtigen Annahmen der Bundesregierung unterstellen einen Zuwachs des weltweiten Handelsvolumens von Waren und Dienstleistungen von 4,8 Prozent im Jahr 2018 und 4,3 Prozent in 2019. Die vom BMVI in Auftrag gegebene Seeverkehrsprognose 2030 im Zuge der Aufstellung des BVWP basiert auf Orientierungsdaten. Für die Bundesverkehrswegeplanung betrachtet sie spezifisch deutschlandrelevante Handelsströme (Import, Export, Transit).

- b) Von welcher Entwicklung der weltweiten Rohstofftransporte geht die Bundesregierung bis 2025 ihrer Kenntnis nach jährlich aus, und wie wird sich dies jeweils auf die rohstofftransportierende Handelsschifffahrt auswirken?

Das weltweite Rohstoffangebot folgt in der Regel der weltweiten Rohstoffnachfrage. Letztere hängt von einer Vielzahl von Einflüssen ab, u. a. von der Weltkonjunktur, dem weltweiten Bevölkerungswachstum und dem Einsatz von neuen Technologien. Vor dem Hintergrund einer weiter zunehmenden Weltbevölkerung und des steigenden Wirtschaftswachstums von Entwicklungsländern und aufstrebender Industrienationen geht die Bundesregierung von einer steigenden Rohstoffnachfrage und somit von ansteigenden Rohstofftransporten aus.

- c) Von welcher Entwicklung des europäischen Warenhandels geht die Bundesregierung bis 2025 ihrer Kenntnis nach jährlich aus, und wie wird sich das auf die europäische Handelsschifffahrt auswirken?

Für den europäischen Warenhandel werden von der Bundesregierung keine Prognosen erstellt.

3. Inwieweit geht die Bundesregierung in den nächsten Jahren bis 2030 ihrer Kenntnis nach von einer gesamten oder teilweisen Entspannung der seit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 angespannten Schiffahrtsmärkte aus (bitte begründen), falls sie nicht von einer Entspannung ausgeht, warum nicht?

Marktanalysten erwarten kurz- und mittelfristig keine signifikante Erholung der Seeschiffahrtsmärkte. Bis 2030 werden im gesamten Verkehr kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung erwartet, seeverkehrsrelevante Umschläge und Transporte sollen überproportional wachsen.

4. Wie hat sich die deutsche Handelsflotte seit 1995 jeweils nach Schiffen und Tonnage jährlich entwickelt, und von welcher weiteren Entwicklung geht die Bundesregierung bis 2025 jährlich aus (bitte tabellarisch aufführen)?

Der Bestand der deutschen Handelsflotte (deutsche Schiffsregister) hat sich seit 1995 wie folgt entwickelt:

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl Schiffe</b>	<b>Bruttoreaumzahl (BRZ)</b>
1995	1.339	8,250 Mio.
1996	1.313	8,925 Mio.
1997	1.384	10,857 Mio.
1998	1.493	12,957 Mio.
1999	1.452	13,295 Mio.
2000	1.573	15,410 Mio.
2001	1.680	18,522 Mio.
2002	1.752	20,926 Mio.
2003	1.951	25,304 Mio.
2004	2.100	31,073 Mio.
2005	2.354	41,135 Mio.
2006	2.776	52,638 Mio.
2007	3.069	62,124 Mio.
2008	3.272	68,136 Mio.
2009	3.447	73,264 Mio.
2010	3.684	80,653 Mio.
2011	3.764	86,096 Mio.
2012	3.649	86,454 Mio.
2013	3.350	83,094 Mio.
2014	3.071	77,690 Mio.
2015	2.848	73,966 Mio.
2016	2.630	67,803 Mio.
2017	2.343	60,552 Mio.

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

Zur zukünftigen Entwicklung der deutschen Handelsflotte bis 2025 liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die vergangene sowie die zukünftige Entwicklung der deutschen Handelsflotte, und welche Maßnahmen plant sie bezüglich einer positiveren Entwicklung in den folgenden Jahren?

Infolge der Schifffahrtskrise der vergangenen Jahre und der anhaltenden Konsolidierungsphase im internationalen Markt befindet sich die deutsche Seeverkehrsbranche im Umbruch. Die deutsche Handelsflotte hat sich reduziert und die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist zurückgegangen. Der Anteil der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, ist gesunken – mit Auswirkungen auf Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute.

Politisches Ziel der in den vergangenen Jahren getroffenen Maßnahmen ist es, die Attraktivität der deutschen Flagge zu erhöhen und damit Ausbildung und Beschäftigung zu stärken. Im Jahr 2016 sollte die deutsche Flagge durch ein Gesamtpaket auch für die Zukunft europäisch wettbewerbsfähig gestaltet werden:

- Erhöhung des Lohnsteuereinhalts auf 100 Prozent für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge,
- passgenaue Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung,
- Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung an europäische Standards.

Die Bundesregierung wird die Auswirkungen der Entlastungsoffensive für die deutsche Flagge evaluieren.

6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Beschäftigung auf Schiffen in deutschem Eigentum insgesamt seit 2000 jährlich entwickelt (bitte tabellarisch jeweils getrennt nach Beschäftigung deutscher sowie europäischer und internationaler Herkunft auflisten)?
8. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Beschäftigung auf Schiffen unter europäischer Flagge (Länder der Europäischen Union sowie des Europäischen Wirtschaftsraums) seit 2000 jährlich entwickelt?
9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Beschäftigung auf Schiffen mit nichteuropäischer Flagge seit 2000 jährlich entwickelt?

Die Fragen 6, 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Beschäftigung auf Schiffen unter deutscher Flagge seit 2000 jährlich entwickelt?

Entwicklung des Bordpersonals auf Schiffen unter deutscher Flagge

<b>Jahr</b>	<b>Deutsches Bordpersonal</b>	<b>EU-Bordpersonal</b>	<b>Bordpersonal aus Drittstaaten</b>
2000	6.670	4.116	
2001	6.494	4.454	
2002	6.096	3.701	
2003	5.835	3.130	
2004	5.861	3.466	
2005	6.540	5.252	
2006	6.712	5.209	
2007	6.903	5.658	
2008	6.593	7.746	
2009	6.531	7.493	
2010	6.976	7.316	
2011*	6.720	1.445	5.527
2012*	6.295	1.030	4.638
2013	6.088	4.668	
2014	5.634	3.588	
2015	5.410	3.189	
2016	5.280	3.101	
2017	5.237	3.167	

Quelle: Bis einschließlich 2006 See-Berufsgenossenschaft, ab 2007 Knappschaft-Bahn-See. \* = Sondererhebung

10. Wie viele Absolventen von deutschen Seefahrtsschulen (Fachhochschulen, berufsbildende Schulen) sowie von betrieblichen Ausbildungsmöglichkeiten im Schifffahrtsbereich gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2000 insgesamt jeweils jährlich?

Die der Bundesregierung bekannten Zahlen sind in Tabellenform als Anlagen 1 bis 3 beigelegt.

11. Wie plant die Bundesregierung, ggf. zusammen mit den Küstenländern, die maritimen Studiengänge und Ausbildungsberufe zukünftig zu stärken?

Wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbart, soll maritimes Know-how erhalten und die maritime Ausbildung gestärkt werden.

Anlässlich der Nationalen Maritimen Konferenz im April 2017 hatten die Teilnehmer ein gemeinsames Papier zur Digitalisierung verabschiedet. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hatte in der Sitzung des Maritimen Bündnisses im Juni 2017 angeregt, Vorschläge für die Anforderungen und Weiterentwicklung der digitalen Kompetenzen in der Aus- und Weiterbildung gemeinsam von den Unternehmen und den Ausbildungseinrichtungen erarbeiten zu lassen.

12. Von welcher Umschlagsentwicklung in den deutschen Seehäfen geht die Bundesregierung nach ihrer Kenntnis sowie gemäß aktuell vorliegenden Umschlagszahlen bis 2025 aus, und wie steht dies im Verhältnis zu einschlägigen von ihr in Auftrag gegebenen Prognosen (vgl. z. B. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?__blob=publicationFile))?

Die Bundesregierung orientiert sich an den durch die Verflechtungsprognose 2030 (Seeverkehrsprognose) vorgelegten Umschlagzahlen. Die Ergebnisse der Umschlagsprognose 2030 zeigen für die 19 betrachteten deutschen Seehäfen einen anhaltenden Wachstumstrend. Die Umschlagsvolumen der deutschen Häfen werden demnach insgesamt von 269 Millionen Tonnen in 2010 auf 468 Millionen Tonnen (inklusive Transshipment) in 2030 zunehmen, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 2,8 Prozent entspricht.

13. Wie werden sich demnach nach Einschätzung der Bundesregierung die Güterarten jährlich bis 2025 verändern (bitte jeweils tabellarisch für die Entwicklung des Containerumschlags, des Stückgutumschlags – u. a. Automobile –, des Massengutumschlags – getrennt in Schütt-, und Flüssiggüter – und ggf. weiterer Umschlagarten angeben)?

Die Verflechtungsprognose 2030 verwendet die Systematik des „Einheitlichen Güterverzeichnis“ für die Verkehrsstatistik. Daher lassen sich die Prognosen nicht auf die in der Frage gewünschten Güterarten übertragen. Für ausgewählte deutsche Häfen enthält die Verflechtungsprognose Vorhersagen zur Umschlagsentwicklung (S. 101 bis S. 107). Da diese jedoch teilweise sehr unterschiedliche Entwicklungen für die einzelnen Häfen aufzeigen, ist eine pauschale Einschätzung zur Veränderung der Güterarten nicht möglich.

14. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2008 ergriffen, um eine deutliche Verkleinerung der in deutschem Eigentum befindlichen Flotte zu verhindern?

Die Bundesregierung setzt sich für einen starken maritimen Standort und eine leistungsfähige Schifffahrt ein und schafft dafür die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Dabei liegt der Fokus auf einer leistungsstarken und modernen Handelsflotte, auf der Attraktivität des Schifffahrts- und Reedereistanortes Deutschland, auf sicheren und zukunftsfähigen Arbeits- und Ausbildungsplätzen an Bord und an Land sowie auf der Weiterentwicklung und Umsetzung von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen im Seeverkehr.

Die Umsetzung der Maßnahme im Maritimen Bündnis und die Tonnagebesteuerung leisten einen entscheidenden Beitrag zur Unterstützung des Schifffahrtsstandortes Deutschland. Von den deutschen Reedern wird erwartet, dass sie weiterhin die EU rechtlich zwingende Voraussetzung zur Nutzung dieses wichtigen Förderinstruments einhalten. Zur wettbewerbsfähigen Vermarktung von Schiffen werden national und international Schiffserlöspools genutzt. Seit dem 1. Januar 2016 sind sie dauerhaft von der Versicherungssteuer freigestellt.

15. Investitionen in welcher Höhe hat die bundeseigene KfW Bankengruppe nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich seit 2008 in welche Projekte der Seeschifffahrt jeweils getätigt, und welche Projekte mit Investitionen in welcher Höhe plant diese jährlich bis 2025 (bitte tabellarisch Gesamtinvestitionen und soweit bekannt Höhe des absoluten Fremdkapitalanteils aufführen)?

- Die Neuzusagen der KfW IPEX Bank im Bereich Maritime Industrie betragen:

<b>Neuzusagen Maritime Industrie in den Jahren 2008-2017 in Euro Mio.</b>										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Neuzusagen</b>	4.179	1.625	1.300	1.977	2.499	2.796	2.917	3.621	2.359	1.623

Für die kommenden Jahre plant die IPEX Neugeschäfte in Höhe von ca. 2 400 Mio. Euro jährlich.

- Das Zusagevolumen und die Anzahl der Projekte in den gewerblichen Programmen der KfW beträgt:

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Volumen Euro</b>
2008	7	3.387.000
2009	42	201.338.155
2010	18	88.952.617
2011	7	5.867.500
2012	7	4.267.000
2013	17	58.778.775
2014	9	36.029.000
2015	9	14.925.000
2016	7	20.920.000
2017	8	38.622.000
2018	4	7.925.000
<b>Gesamt</b>	<b>135</b>	<b>481.012.047</b>

Die Finanzierung der Seeschifffahrt bzw. Schifffahrt erfolgt in den gewerblichen Programmen zu den jeweiligen Förderbedingungen.

- KfW-Sonderprogramm

Das KfW-Sonderprogramm war ein Förderprogramm des Bundes während der Wirtschafts- und Finanzkrise 2009/2010, die Antragseinreichungsfrist endete am 31.12.2010.

	Investitionsfinanzierung (Schiffsendfinanzierung)		Werftenbauzeitfinanzierung		Betriebsmittelfinanzierung		Summe in TEuro
Jahr	2009	2010	2009	2010	2009	2010	
Summe in TEuro	276.543	85.776	216.110	./.	7.378	28.000	613.807

Hinsichtlich der Finanzierungsarten entfallen 59 Prozent der Zusagen auf Schiffsendfinanzierungen, gefolgt von Werftenbauzeitfinanzierungen (35 Prozent) und Betriebsmittelfinanzierungen (6 Prozent). Bei den Schiffstypen dominieren Container, Fähren, Ankerschlepper und Multi Purpose-Schiffe, auf die 78 Prozent der Kreditzusagen entfallen.

Zu einzelnen Projekten kann aufgrund des Bankgeheimnisses und der datenschutzrechtlichen Bestimmungen keine Auskunft gegeben werden.

16. Welche weiteren Finanzierungsmöglichkeiten für Schiffsneubauten neben Schiffsfonds haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung nach Beginn der Schifffahrtskrise als machbar erwiesen, und wie werden diese jeweils durch die Reeder genutzt (bitte das jeweilige gesamte Schiffsfinanzierungsvolumen nennen)?

Für Schiffsneubauten deutscher Werften stellt der Bund im Rahmen der Endfinanzierung von Schiffen mit den bestehenden Finanzierungsinstrumenten einen wirksamen Förderrahmen zur Verfügung. Hierzu zählen die Exportkreditgarantien („Hermesdeckungen“) und die CIRR-Zinsausgleichsfinanzierungen des Bundes. Die Möglichkeiten dieser Finanzierungsinstrumente erfolgen im Rahmen internationaler rechtlicher Rahmenbedingungen.

Die Bundesregierung erhebt keine Daten hinsichtlich des Volumens oder der Gestaltung von Schiffsfinanzierungen. Entsprechende Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

17. Inwieweit und voraussichtlich bis spätestens wann spielt nach Kenntnis der Bundesregierung der sog. Unterschiedsbetrag (Betrag, der nach möglichem Wechsel zwischen Tonnagesteuermodellen als Differenz zwischen steuerlichem Buch- und geschätztem Marktwert festgeschrieben und zum Zeitpunkt des Verkaufs steuerlich herangezogen wird) beim Verkauf von Schiffsbeteiligungen noch eine negative Rolle bei den Schiffseignern bzw. bei Schiffsbeteiligungen?

Der Unterschiedsbetrag nach § 5a Absatz 4 EStG bildet die Differenz zwischen Buchwert und Teilwert beim Wechsel von der Gewinnermittlung nach den allgemeinen Grundsätzen des Betriebsvermögensvergleichs zur Tonnagesteuer ab. Welche „Rolle“ es bei der Veräußerung von Schiffsbeteiligungen spielt, hängt von den steuerlichen Verhältnissen im jeweiligen Einzelfall ab.



18. Bis wann wird die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung die deutsche Tonnagesteuer (Einführung 1999/2000) als Beihilfe einer üblichen erneuten Überprüfung bzw. Genehmigung unterziehen?

Die Bundesregierung wird der EU-Kommission den Bericht über bestehende Beihilferegulungen im Seeverkehr für die Jahre 2016 bis 2018 bis Ende des Kalenderjahres 2019 vorlegen.

19. Plant die Bundesregierung, die Tonnagesteuer als Standortfaktor für die Seeschifffahrt beizubehalten, wenn ja, inwieweit wird sie diese ggf. ändern, falls nein, warum nicht?

Vor dem Hintergrund der positiven volkswirtschaftlichen Wirkungen hält die Bundesregierung an der Tonnagebesteuerung fest und beabsichtigt nicht, eine Änderung oder Aufhebung der Tonnagebesteuerung nach § 5a EStG vorzuschlagen.

20. a) Welche konkreten Auswirkungen auf die nationale sowie nach Kenntnis der Bundesregierung auf die europäische Rechtslage werden die Ermittlungen um die Panama Papers in Hinblick auf zukünftige Verhinderung von Steuerhinterziehung, Steuervermeidung oder Geldwäsche nach aktuellen Erkenntnissen der Bundesregierung jeweils haben (bitte konkrete Folgen auf nationaler und europäischer Ebene tabellarisch darstellen)?
- b) Auf welchem gemeinsamen Vorgehen der Mitgliedstaaten basiert die sogenannte Schwarze (und Graue) Liste der EU bzgl. nichtkooperativer Staaten ([https://ec.europa.eu/germany/news/20171205-faire-bestuerung\\_de](https://ec.europa.eu/germany/news/20171205-faire-bestuerung_de)) in Bezug auf die Besteuerungspraxis, und im Zuge welcher konkreten Veränderungen an der Jurisdiktion oder des Besteuerungsverfahrens eines Landes ist vorgesehen, dass Änderungen an dieser Liste vorgenommen werden?
- c) Welche konkreten Auswirkungen auf die nationale sowie nach Kenntnis der Bundesregierung auf die europäische Rechtslage im Bereich der internationalen Seeschifffahrt, die zu großen Teilen nach Auffassung der Fragesteller von Vorteilen aus Offshore-Schiffsregistern profitiert, werden die Ermittlungen um die Panama Papers in Hinblick auf zukünftige Verhinderung von Steuerhinterziehung, Steuervermeidung oder Geldwäsche nach aktuellen Erkenntnissen der Bundesregierung jeweils haben (bitte konkrete Folgen auf nationaler und europäischer Ebene tabellarisch darstellen)?
- d) Inwieweit spielt bisher die Transparenz von Schiffsregistern (z. B. volle Transparenz bei der Erkennung des Schiffseigners) eine Rolle im Rahmen der Erstellung der Schwarzen (und Grauen) Liste der EU hinsichtlich nichtkooperativer Staaten, und durch welche Maßnahmen erwartet die Bundesregierung nach ihrer Auffassung Verbesserungen?

Die Fragen 20a bis 20d werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Veröffentlichung der sog. Panama Papers hat die Bundesregierung am 11. April 2016 unverzüglich auf die Enthüllungen mit der Vorlage eines 10-Punkte-Plans, der Maßnahmen überwiegend auf internationaler Ebene vorschlägt, reagiert. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die nationalen, europäischen

und internationalen Prozesse wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 18 der Abgeordneten Lisa Paus auf Bundestagsdrucksache 19/1634 verwiesen.

Hinsichtlich der gemeinsamen Vorgehensweise auf EU-Ebene wird auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 8. November 2016 (Ratsdokument 14166/16) und die Schlussfolgerung des Rates vom 5. Dezember 2017 (Ratsdokument 15429/17) verwiesen.

Im Nachgang zur erstmaligen Veröffentlichung der Liste nicht kooperativer Drittstaaten hat eine Reihe der betroffenen Staaten zugesagt, die erkannten Defizite abstellen zu wollen. Soweit diese Zusicherungen den Anforderungen entsprachen (Verpflichtungserklärung auf hoher politischer Ebene, Abbildung eines konkreten Zeitplans), werden diese Staaten auf der sog. Sachstandsliste geführt.

Die Entscheidung darüber, ob ein Staat in Annex I oder II der Ratsschlussfolgerungen vom 5. Dezember 2017 gelistet wird, trifft der Rat auf Empfehlung der Gruppe Verhaltenskodex (Unternehmensbesteuerung).

Die Transparenz von Schiffsregistern findet derzeit bei Erstellung der dargestellten Listen keine Beachtung.

Im Bereich der Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung wurden auf EU-Ebene Änderungen zur 4. Geldwäscherichtlinie verhandelt, die insbesondere Verbesserungen bei den Transparenzregistern und beim Informationsaustausch zwischen den betroffenen Aufsichtsbehörden herbeiführen. Die Richtlinie wird in Kürze in Kraft treten und die Änderungen werden innerhalb der Umsetzungsfrist von voraussichtlich 18 Monaten durch eine Anpassung des Geldwäschegesetzes umzusetzen sein.

- e) Wie bewertet die Bundesregierung die kürzlich verabschiedete Treibhausgasemissions-Minderungsstrategie der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO ([www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-72nd-session.aspx](http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-72nd-session.aspx)), und aus welchen Gründen haben große Flaggenstaaten wie Panama nach Kenntnis der Bundesregierung nicht ambitioniertere Vorschläge unterstützt?

Aus Sicht der Bundesregierung bedeutet der Beschluss einen wichtigen Meilenstein, mit dem der Sektor seinen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutz-Übereinkommens von 2015 leisten kann.

Mit der Auftaktstrategie liegt nun eine Grundlage für die künftige Entwicklung international rechtsverbindlicher Maßnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Seeschifffahrt vor.

Aus welchen Gründen Panama nicht ambitioniertere Vorschläge unterstützt hat, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

21. Bis wann und mit welchem voraussichtlichen Inhalt wird die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung ein Folgedokument der europäischen Seeverkehrsstrategie 2009 bis 2018 (dann wahrscheinlich für die Jahre 2019 bis 2028) vorlegen?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis darüber, wann die Europäische Kommission ein Folgedokument der Europäischen Seeverkehrsstrategie veröffentlichten wird.



