

Bundesrat

Drucksache 744/97

30.09.97

EU - Fz - Wi

Antrag

**der Länder Bremen, Hamburg,
Mecklenburg-Vorpommern,
Niedersachsen, Schleswig-
Holstein**

Entschließung des Bundesrates zum Erhalt des Tax-Free-Handels in der Europäischen Union

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT,
TECHNOLOGIE UND VERKEHR
DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN

Kiel, den 23. September 1997

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Erwin Teufel

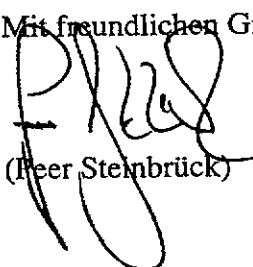
Sehr geehrter Herr Prsident,

die Landesregierung Schleswig-Holstein hat beschlossen, dem Bundesrat den in
der Anlage beigefügten gemeinsamen Antrag der Länder Bremen, Hamburg,
Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein für eine

Entschließung des Bundesrates zum Erhalt
des Tax-Free-Handels in der Europäischen Union

mit der Bitte zuzuleiten, diesen gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des
Bundesrates den Ausschüssen des Bundesrates zuzuweisen mit dem Ziel, eine
Sachentscheidung in der Sitzung des Bundesrates am 7. November 1997
herbeizuführen.

Mit freundlichen Gren



(Peer Steinbrück)

Entschließung des Bundesrates zum Erhalt des Tax-Free-Handels in der Europäischen Union

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf europäischer Ebene zur Vermeidung von Arbeitsplatzvernichtung und Kostensteigerungen im innergemeinschaftlichen Flug- und Schiffsverkehr für eine dauerhafte Regelung des Tax-Free-Handels (TFH) über den 30. Juni 1999 hinaus einzusetzen;
2. dazu die kurzfristige Erstellung eines Gutachtens der EU einzufordern, das die Folgen des Wegfalls des TFH für die Finanzierung und Verwaltung der Verkehrsinfrastruktur im Flug- und Fährverkehr sowie die regionalwirtschaftliche, beschäftigungspolitische und fiskalische Bedeutung des TFH darstellt.

Begründung:

Der Bundesrat bekennt sich ausdrücklich zum Europäischen Binnenmarkt. Die vom Europäischen Finanzministerrat 1992 beschlossene ersatzlose Beendigung des Tax-Free-Handels (TFH) mit Ablauf des 30. Juni 1999 ist jedoch weder aus arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Gründen hinnehmbar, noch ist sie rechtlich geboten.

Der TFH hat in seiner Gesamtheit einen Umfang, der bisher unterschätzt wurde. Aufgrund mehrerer Gutachten und Memoranden aus Wirtschaft und Verwaltung ergibt sich folgendes Bild:

Der TFH hat zentrale Bedeutung für den innergemeinschaftlichen Reiseverkehr (Flughäfen/Fluglinien, Häfen/Schiffe). In Deutschland hat der TFH 1995 einen Umsatz von rd. 750 Mio. DM mit rd. 10.000 Arbeitsplätzen erreicht, davon über 60 % im Luftverkehr.

Dort beruhen auf dem TFH nach Schätzungen des ADV bzw. ACI Europe allein auf den deutschen Flughäfen insgesamt Pachteinnahmen in Höhe von 200 Mio. DM. Damit stärkt der TFH die Eigenfinanzierungskraft der Flughäfen. Der Wegfall des TFH würde aufgrund der zu erwartenden Einnahmeverluste zu steigenden Landeentgelten und der Gefahr von Verkehrsverlagerungen in oder über nahegelegene Drittländer führen.

In der Schifffahrt (über 70 Schiffe allein in Deutschland) bietet der TFH 3.680 direkte Arbeitsplätze sowie zusätzlich ca. 2.000 Arbeitsplätze im Umfeld. Von diesen Arbeitsplätzen wären durch Wegfall des TFH ab Mitte 1999 nach Schätzungen rd. 3.000 Arbeitsplätze akut gefährdet. Der auf TFH beruhende Umsatz in der Schifffahrt betrug 1995 ca. 335 Mio. DM.

Insgesamt lassen sich die Folgen einer Abschaffung des TFH für den Luftverkehr, die Schifffahrt, die Häfen und die Tourismusbranche wie folgt charakterisieren:

- Verlust von mehreren tausend Arbeitsplätzen und damit Rückgänge bei Steuern und Beitragsleistungen für Sozialkassen
- Kostensteigerungen für Passagiere und Fracht im Flugverkehr und in der Schifffahrt
- Verlust von Schiffsverbindungen
- Stärkung der Tendenz zur Ausflagung in der Schifffahrt
- Einnahmeverluste der Häfen (Hafengebühren und Dienstleistung) sowie der Werften (erheblicher Reparatur- und Erneuerungsbedarf in der Ausflugschifffahrt)
- Reduzierung der touristischen Nachfrage, insbesondere bei Kurzurlauben und in der Vor- und Nachsaison mit damit verbundenen Konsequenzen für Beschäftigung und Einkommen im Hotel- und Gaststättengewerbe
- Verlust von Unternehmenssteuern
- Verluste für den Groß- und Einzelhandel.

Die formalen Argumente der EU, die Vollendung des Binnenmarktes verlange eine Beendigung des TFH, vermögen nicht zu überzeugen. In dem Gutachten „Duty-Free im europäischen Binnenmarkt“ vom Februar 1997 weist der Staatsrechtler Prof. Dr. Rupert Scholz nach, daß der EU-Binnenmarkt keinen rechtssystematischen Zwang zur Beendigung des TFH enthalte und den Binnenmarkt in keiner Weise störe. Der TFH sei im Gegenteil ein zulässiges steuerliches Privilegierungsinstrument in einem System, das vielerlei Befreiungstatbestände zulasse.

Die wahren Disparitäten im EU-Binnenmarkt werden nicht durch den TFH verursacht, sondern durch die unverändert hohen Unterschiede bei den Steuersätzen der Ver-

brauchs- und Luxussteuern sowie bei der Mehrwertsteuer, wo es Steuersätze zwischen 15 und 25 % gibt, die die EU entgegen ihren eigenen Ankündigungen bisher nicht abbauen konnte. Die EU steht im Grunde vor einem Zielkonflikt zwischen der formalen Vollendung des Binnenmarktes und seiner Prinzipien einerseits und dem Arbeitsmarkt mit 18 Mio. Arbeitslosen in der EU, davon 4,3 Mio. in Deutschland andererseits. Die Sicherung der Beschäftigung muß in diesem Fall Vorrang haben. Die Vernichtung von Arbeitsplätzen aus rein rechtssystematischen Erwägungen heraus würde auf wenig Verständnis stoßen und dem Ansehen der EU, insbesondere bei den Betroffenen, Schaden zufügen.

Die formalen Schwierigkeiten einer Korrektur der bestehenden EU-Entscheidung sind jedoch erheblich: Der einstimmige Beschluß des EU-Finanzministerrates von 1992 müßte korrigiert werden. Dazu ist ein entsprechender Vorschlag der EU-Kommission erforderlich. Deshalb ist ein parteienübergreifendes Bündnis im Interesse der Wirtschaft und der Arbeitsplätze in Deutschland wie auch in den wichtigsten EU-Partnerländern auf möglichst breiter Basis erforderlich.

Entscheidungen zur Fortsetzung des TFH über den 30. Juni 1999 hinaus müssen bis Herbst 1998 vorliegen, damit die Unternehmen der Verkehrswirtschaft rechtzeitig für den Sommer 1999 disponieren können.

07.11.97

Beschluß
des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zum Erhalt des Tax-Free-Handels in
der Europäischen Union

Der Bundesrat hat in seiner 718. Sitzung am 7. November 1997 die aus der Anlage
ersichtliche Entschließung gefaßt.

Anlage

Entschießung des Bundesrates zum Erhalt des Tax-Free-Handels in der Europäischen Union

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf europäischer Ebene zur Vermeidung von Arbeitsplatzvernichtung und Kostensteigerungen im innergemeinschaftlichen Flug- und Schiffsverkehr für eine dauerhafte Regelung des Tax-Free-Handels (TFH) über den 30. Juni 1999 hinaus einzusetzen;
2. dazu die kurzfristige Erstellung eines Gutachtens der EU einzufordern, das die Folgen des Wegfalls des TFH für die Finanzierung und Verwaltung der Verkehrsinfrastruktur im Flug- und Fährverkehr sowie die regionalwirtschaftliche, beschäftigungspolitische und fiskalische Bedeutung des TFH darstellt.

Begründung:

Der Bundesrat bekennt sich ausdrücklich zum Europäischen Binnenmarkt. Die vom Europäischen Finanzministerrat 1992 beschlossene ersatzlose Beendigung des Tax-Free-Handels (TFH) mit Ablauf des 30. Juni 1999 ist jedoch weder aus arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Gründen hinnehmbar, noch ist sie rechtlich geboten.

Der TFH hat in seiner Gesamtheit einen Umfang, der bisher unterschätzt wurde. Aufgrund mehrerer Gutachten und Memoranden aus Wirtschaft und Verwaltung ergibt sich folgendes Bild:

Der TFH hat zentrale Bedeutung für den innergemeinschaftlichen Reiseverkehr (Flughäfen/Fluglinien, Häfen/Schiffe). In Deutschland hat der TFH 1995 einen Umsatz von rd. 750 Mio. DM mit rd. 10.000 Arbeitsplätzen erreicht, davon über 60 % im Luftverkehr.

Dort beruhen auf dem TFH nach Schätzungen des ADV bzw. ACI Europe allein auf den deutschen Flughäfen insgesamt Pachteinahmen in Höhe von 200 Mio. DM. Damit stärkt der TFH die Eigenfinanzierungskraft der Flughäfen. Der Wegfall des TFH würde aufgrund der zu erwartenden Einnahmeverluste zu steigenden Landeentgelten und der Gefahr von Verkehrsverlagerungen in oder über nahegelegene Drittländer führen.

In der Schifffahrt (über 70 Schiffe allein in Deutschland) bietet der TFH 3.680 direkte Arbeitsplätze sowie zusätzlich ca. 2.000 Arbeitsplätze im Umfeld. Von diesen Arbeitsplätzen wären durch Wegfall des TFH ab Mitte 1999 nach Schätzungen rd. 3.000 Arbeitsplätze akut gefährdet. Der auf TFH beruhende Umsatz in der Schifffahrt betrug 1995 ca. 335 Mio. DM.

Insgesamt lassen sich die Folgen einer Abschaffung des TFH für den Luftverkehr, die Schifffahrt, die Häfen und die Tourismusbranche wie folgt charakterisieren:

- Verlust von mehreren tausend Arbeitsplätzen und damit Rückgänge bei Steuern und Beitragsleistungen für Sozialkassen
- Kostensteigerungen für Passagiere und Fracht im Flugverkehr und in der Schifffahrt
- Verlust von Schiffsverbindungen
- Stärkung der Tendenz zur Ausflaggung in der Schifffahrt
- Einnahmeverluste der Häfen (Hafengebühren und Dienstleistung) sowie der Werften (erheblicher Reparatur- und Erneuerungsbedarf in der Ausflugschifffahrt)
- Reduzierung der touristischen Nachfrage, insbesondere bei Kurzurlauben und in der Vor- und Nachsaison mit damit verbundenen Konsequenzen für Beschäftigung und Einkommen im Hotel- und Gaststättengewerbe
- Verlust von Unternehmenssteuern
- Verluste für den Groß- und Einzelhandel.

Die formalen Argumente der EU, die Vollendung des Binnenmarktes verlange eine Beendigung des TFH, vermögen nicht zu überzeugen. In dem Gutachten "Duty-Free im europäischen Binnenmarkt" vom Februar 1997 weist der Staatsrechtler Prof. Dr. Rupert Scholz nach, daß der EU-Binnenmarkt keinen rechtssystematischen Zwang zur Beendigung des TFH enthalte und den Binnenmarkt in keiner Weise störe. Der TFH sei im Gegenteil ein zulässiges steuerliches Privilegierungsinstrument in einem System, das vielerlei Befreiungstatbestände zulasse.

Die wahren Disparitäten im EU-Binnenmarkt werden nicht durch den TFH verursacht, sondern durch die unverändert hohen Unterschiede bei den Steuersätzen der Verbrauchs- und Luxussteuern sowie bei der Mehrwertsteuer, wo es Steuersätze zwischen 15 und 25 % gibt, die die EU entgegen ihren eigenen Ankündigungen bisher nicht abbauen konnte. Die EU steht im Grunde vor einem Zielkonflikt zwischen der formalen Vollendung des Binnenmarktes und seiner Prinzipien einerseits und dem Arbeitsmarkt mit 18 Mio. Arbeitslosen in der EU, davon 4,3 Mio. in Deutschland andererseits. Die Sicherung der Beschäftigung muß in diesem Fall Vorrang haben. Die Vernichtung von Arbeitsplätzen aus rein rechtssystematischen Erwägungen heraus würde auf wenig

Verständnis stoßen und dem Ansehen der EU, insbesondere bei den Betroffenen, Schaden zufügen.

Die formalen Schwierigkeiten einer Korrektur der bestehenden EU-Entscheidung sind jedoch erheblich: Der einstimmige Beschluß des EU-Finanzministerrates von 1992 müßte korrigiert werden. Dazu ist ein entsprechender Vorschlag der EU-Kommission erforderlich. Deshalb ist ein parteienübergreifendes Bündnis im Interesse der Wirtschaft und der Arbeitsplätze in Deutschland wie auch in den wichtigsten EU-Partnerländern auf möglichst breiter Basis erforderlich.

Entscheidungen zur Fortsetzung des TFH über den 30. Juni 1999 hinaus müssen bis Herbst 1998 vorliegen, damit die Unternehmen der Verkehrswirtschaft rechtzeitig für den Sommer 1999 disponieren können.