

30.10.97

Antrag

der Länder

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

**Entschlieung des Bundesrates zur Umsetzung des
schiffahrtspolitischen Konzeptes der Bundesregierung - Erla
eines "Gesetzes zur Förderung der deutschen Seeschiffahrt und
zur Sicherung des Reedereistandes Deutschland"**

**FREIE HANSESTADT BREMEN
DER PRSIDENT DES SENATS**

Bremen, den 30. Oktober 1997

**An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident
Erwin Teufel**

Sehr geehrter Herr Prsident,

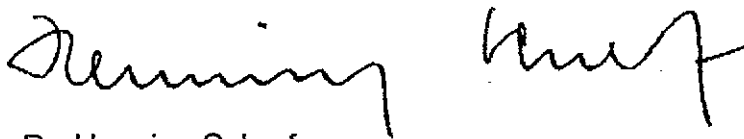
**der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat beschlossen, dem Bundesrat den in
der Anlage beigefügten Antrag**

**Entschlieung des Bundesrates zur Umsetzung des
schiffahrtspolitischen Konzeptes der Bundesregierung -
Erla eines "Gesetzes zur Förderung der deutschen
Seeschiffahrt und zur Sicherung des Reedereistandes
Deutschland"**

mit der Bitte zuzuleiten, diesen gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates auf die Tagesordnung des Bundesrates am 7. November 1997 zur sofortigen Sachentscheidung zu setzen.

Die Länder Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein treten dem Gesetzesantrag als Mit Antragsteller bei.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Henning Scherf', written in a cursive style.

Dr. Henning Scherf
Bürgermeister

A n l a g e

EntschlieÙung des Bundesrates zur Umsetzung des schiffahrtspolitischen Konzeptes der Bundesregierung - ErlaÙ eines "Gesetzes zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt und zur Sicherung des Reedereistandes Deutschland"

Der Bundesrat wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag (Verkehrsausschuß), der Bundesrat und die Bundesregierung haben übereinstimmend die Notwendigkeit einer Angleichung der steuerlichen Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt an die in den europäischen Nachbarländern getroffenen Regelungen anerkannt. Maßnahmen zur Einführung einer Tonnagesteuer und einer Lohnsteuerregelung zugunsten der Reeder waren im Steuerreformgesetz 1999 vorgesehen. Diese können durch das Nichtzustandekommen des Steuerreformgesetzes nicht verwirklicht werden.

Der Bundesrat erwartet deshalb umgehend die Vorlage eines gesonderten

„Gesetzes zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt und zur Sicherung des Reedereistandes Deutschland“,

das die Einführung

- einer Tonnagesteuer mit einer beschäftigungssichernden Flaggenbindung für wenigstens vier Jahre und
- die teilweise Nichtabführung der von den Seeleuten einzubehaltenden Lohnsteuer (40%)

entsprechend den ursprünglich für das Steuerreformgesetz vorgesehenen Regelungen vorsieht. Dabei sollte die teilweise Flaggenbindung nach dem Vorbild der Flaggenbindung bei Sonderabrechnungsschiffen entweder im Gesetz selbst oder durch eine im Gesetz verankerte Verpflichtung zu entsprechenden Modalitäten im Verwaltungsverfahren geregelt werden.

Begründung:

In der internationalen und europäischen Seeschifffahrt haben eine Reihe von europäischen Ländern fiskalische Anreize für die Ansiedlung von Seeschifffahrtsunternehmen geschaffen, die auch für deutsche Reedereien Standortverlagerungen attraktiv machen. Insbesondere die Niederlande haben mit einem Tonnagesteuersystem, Lohnkostenzuschüssen und einer Flexibilisierung der Schiffsbesetzung von der Europäischen Kommission gebilligte Maßnahmen getroffen, die eine Sogwirkung in Europa ausüben. Nach ersten Erkenntnissen werben die Niederlande

844/97

massiv auch bei deutschen Reedern mit ihren Standortvorteilen mit der Folge, daß dadurch nicht nur Bordarbeitsplätze, sondern auch deutsche Landarbeitsplätze bedroht sind.

Um die aufgrund dieser Entwicklung eingetretenen unterschiedlichen Rahmenbedingungen anzugleichen, müssen zur Verbesserung des Reedereistandes Deutschland die staatlich beeinflussbaren Kosten für den Betrieb von Seeschiffen unter deutscher Flagge reduziert werden, ohne die Seeschifffahrt von dauerhaften Subventionen abhängig zu machen. Diese Erkenntnis hat zu der vom Bundesrat gefaßten Entschliebung vom 6. Juni 1997 -Drs. 334/97 (Beschluß)- geführt, die eine mit den Regelungen in den Niederlanden vergleichbare Neugestaltung der deutschen Schifffahrtspolitik -u.a. mit den Komponenten Tonnagesteuer und Lohnsteuerermäßigung für Seeleute- forderte. Auf diese Entschliebung wird verwiesen.

In die gleiche Zielrichtung geht die Entschliebung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vom 4. Juni 1997 zum Steuerreformgesetz 1999, die die Einführung einer Tonnagesteuer und einen Lohnsteuereinbehalt zur Angleichung der Rahmenbedingungen für deutsche Schifffahrtsunternehmen fordert.

Die Bundesregierung hat den bestehenden Handlungsbedarf in ihrem „Konzept zur Behandlung der Unternehmen der deutschen Seeschifffahrt und der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge“, das neben den Kernpunkten Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt weitere Maßnahmen analog den Regelungen in einigen europäischen Nachbarstaaten vorsieht, anerkannt.

Die außerhalb des steuerlichen Bereiches liegenden Teile des Schifffahrtskonzeptes der Bundesregierung sollen in Abstimmung mit den Küstenländern zügig umgesetzt werden. Die Kernpunkte Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt, können jedoch angesichts der nicht zustande gekommenen Steuerreform nicht verwirklicht werden. Damit kann das Schifffahrtskonzept dem Erfordernis, eine Anpassung der Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt zu bewirken und den Reedereistandort Deutschland zu sichern, nicht mehr gerecht werden. Die Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt würden sich im Verhältnis zu den europäischen Wettbewerbern weiter verschlechtern. Durch die inzwischen erfolgte Kürzung der als Übergangslösung vorgesehenen Finanzbeiträge für 1998 auf 40 Mio DM wird die Situation darüber hinaus noch verschärft. Es ist deshalb dringend erforderlich, die steuerlichen Anpassungen in einem gesonderten Gesetz zu regeln.

07.11.97**Beschluß**
des Bundesrates

Entschlieung des Bundesrates zur Umsetzung des schiffahrts-
politischen Konzeptes der Bundesregierung - Erla eines "Gesetzes
zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt und zur Sicherung des
Reedereistandes Deutschland"

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

Anlage

Entschlieung des Bundesrates zur Umsetzung des schiffahrtspolitischen Konzeptes der Bundesregierung - Erla eines "Gesetzes zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt und zur Sicherung des Reedereistandes Deutschland"

Der Deutsche Bundestag (Verkehrsausschuß), der Bundesrat und die Bundesregierung haben übereinstimmend die Notwendigkeit einer Angleichung der steuerlichen Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt an die in den europäischen Nachbarländern getroffenen Regelungen anerkannt. Maßnahmen zur Einführung einer Tonnagesteuer und einer Lohnsteuerregelung zugunsten der Reeder waren im Steuerreformgesetz 1999 vorgesehen. Diese können durch das Nichtzustandekommen des Steuerreformgesetzes nicht verwirklicht werden.

Der Bundesrat erwartet deshalb umgehend die Vorlage eines gesonderten

„Gesetzes zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt und zur Sicherung des Reedereistandes Deutschland“,

das die Einführung

- **einer Tonnagesteuer mit einer beschftigungssichernden Flaggenbindung für wenigstens vier Jahre und**
- **die teilweise Nichtabführung der von den Seeleuten einzubehaltenden Lohnsteuer (40%)**

entsprechend den ursprünglich für das Steuerreformgesetz vorgesehenen Regelungen vorsieht. Dabei sollte die teilweise Flaggenbindung nach dem Vorbild der Flaggenbindung bei Sonderabschreibungsschiffen entweder im Gesetz selbst oder durch eine im Gesetz verankerte Verpflichtung zu entsprechenden Modalitäten im Verwaltungsverfahren geregelt werden.

Begründung:

In der internationalen und europäischen Seeschifffahrt haben eine Reihe von europäischen Ländern fiskalische Anreize für die Ansiedlung von Seeschifffahrtsunternehmen geschaffen, die auch für deutsche Reedereien Standortverlagerungen attraktiv machen. Insbesondere die Niederlande haben mit einem Tonnagesteuersystem, Lohnkostenzuschssen und einer Flexibilisierung der Schiffsbesetzung von der Europäischen Kommission gebilligte Maßnahmen getroffen, die eine Sogwirkung in Europa ben. Nach ersten Erkenntnissen werben die Niederlande

massiv auch bei deutschen Reedern mit ihren Standortvorteilen mit der Folge, daß dadurch nicht nur Bordarbeitsplätze, sondern auch deutsche Landarbeitsplätze bedroht sind.

Um die aufgrund dieser Entwicklung eingetretenen unterschiedlichen Rahmenbedingungen anzugleichen, müssen zur Verbesserung des Reedereistandes Deutschland die staatlich beeinflussbaren Kosten für den Betrieb von Seeschiffen unter deutscher Flagge reduziert werden, ohne die Seeschifffahrt von dauerhaften Subventionen abhängig zu machen. Diese Erkenntnis hat zu der vom Bundesrat gefaßten Entschließung vom 6. Juni 1997 -Drs. 334/97 (Beschluß)- geführt, die eine mit den Regelungen in den Niederlanden vergleichbare Neugestaltung der deutschen Schifffahrtspolitik -u.a. mit den Komponenten Tonnagesteuer und Lohnsteuerermäßigung für Seeleute- forderte. Auf diese Entschließung wird verwiesen.

In die gleiche Zielrichtung geht die Entschließung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vom 4. Juni 1997 zum Steuerreformgesetz 1999, die die Einführung einer Tonnagesteuer und einen Lohnsteuereinbehalt zur Angleichung der Rahmenbedingungen für deutsche Schifffahrtsunternehmen fordert.

Die Bundesregierung hat den bestehenden Handlungsbedarf in ihrem „Konzept zur Behandlung der Unternehmen der deutschen Seeschifffahrt und der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge“, das neben den Kernpunkten Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt weitere Maßnahmen analog den Regelungen in einigen europäischen Nachbarstaaten vorsieht, anerkannt.

Die außerhalb des steuerlichen Bereiches liegenden Teile des Schifffahrtskonzeptes der Bundesregierung sollen in Abstimmung mit den Küstenländern zügig umgesetzt werden. Die Kernpunkte Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt, können jedoch angesichts der nicht zustande gekommenen Steuerreform nicht verwirklicht werden. Damit kann das Schifffahrtskonzept dem Erfordernis, eine Anpassung der Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt zu bewirken und den Reedereistandort Deutschland zu sichern, nicht mehr gerecht werden. Die Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt würden sich im Verhältnis zu den europäischen Wettbewerbern weiter verschlechtern. Durch die inzwischen erfolgte erneute Kürzung der als Übergangslösung vorgesehenen Finanzbeiträge für 1998 auf 40 Mio DM wird die Situation darüber hinaus noch verschärft. Es ist deshalb dringend erforderlich, die steuerlichen Anpassungen in einem gesonderten Gesetz zu regeln.