

Antrag

der Abgeordneten Konrad Kunick, Gerd Andres, Lilo Blunck, Arne Börnsen (Ritterhude), Tilo Braune, Dr. Michael Bürsch, Edelgard Bulmahn, Christel Deichmann, Dr. Marliese Dobberthien, Freimut Duve, Annette Faße, Elke Ferner, Anke Fuchs (Köln), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Günter Graf (Friesoythe), Angelika Graf (Rosenheim), Hans-Joachim Hacker, Klaus Hasenfratz, Dr. Ingomar Hauchler, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Ilse Janz, Ernst Kastning, Hans-Ulrich Klose, Volker Kröning, Eckart Kuhlwein, Detlev von Larcher, Dr. Christine Lucyga, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Angelika Mertens, Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Dr. Rolf Niese, Günter Oesinghaus, Manfred Opel, Kurt Palis, Hermann Rappe (Hildesheim), Karin Rehbock-Zureich, Reinhold Robbe, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dietmar Schütz (Oldenburg), Brigitte Schulte (Hameln), Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Wieland Sorge, Antje-Marie Steen, Dr. Peter Struck, Margitta Terborg, Franz Thönnies, Inge Wettig-Danielmeier, Berthold Wittich, Dr. Wolfgang Wodarg, Peter Zumkley, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Förderung der Seeschifffahrt in Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag unterstützt die Absicht der Bundesregierung und der Küstenländer, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt zu verbessern, indem die heutige Unternehmensbesteuerung durch Einführung der Tonnagesteuer reformiert werden soll.

Der Deutsche Bundestag fordert, daß diese günstige Steuerregelung nur für solche Schiffe zur Anwendung kommt, die die schwarz-rot-goldene Flagge führen und in ein deutsches Register eingetragen sind.

Der Deutsche Bundestag fordert nach wie vor die Lohnsteuerfreiheit für deutsche Seeleute im internationalen Verkehr, wie sie vergleichsweise nach dem Deutsch-Liberianischen-Doppelbesteuerungsabkommen deutschen Seeleuten unter Liberia-Flagge zugute kommt.

Die von der Bundesregierung vorgesehene Finanzierung der deutschflaggigen Schiffe im internationalen Verkehr durch Verzicht auf 40 % der Lohnsteuer zugunsten der Reeder als Ersatz für

die bisherigen Finanzbeiträge würde zwar eine dauerhafte Finanzierungsgrundlage schaffen, wie sie bei der Springprozeession um die Finanzbeiträge nicht mehr gewährleistet war. Die vorgesehene Regelung zugunsten der deutschen Flagge bleibt trotzdem deutlich hinter den Vereinbarungen zugunsten der Liberia-Flagge und hinter z.B. den niederländischen Steuerbestimmungen zurück.

Der Deutsche Bundestag lehnt alle Maßnahmen strikt ab, mit denen die durch Bundesverfassungsgerichtsurteil bestätigten Besatzungsregelungen im Zweitregister unter dem Stichwort Flexibilisierung zu Lasten des deutschen Besatzungsanteils ausgehöhlt werden sollen. Die heutigen Bemannungsvorschriften der Schiffsbesetzungsverordnung in Verbindung mit der bewährten Genehmigungspraxis der Seeberufsgenossenschaft gewährleisten die Bestellung einer Sicherheitsfahrbesatzung für jedes deutschflagge Schiff und sind Mindestanforderung für den Erhalt von seemännischem Know-how in Deutschland.

Der Deutsche Bundestag stellt fest, daß die meisten Schiffssicherheitsvorschriften in Deutschland als Ergebnis der Erfahrung mit Schiffsunglücken zum Schutz von Schiff, Ladung, Mannschaft, Passagieren und Umwelt erlassen worden sind. Eine pauschale Absenkung und ein Ersatz durch niedrigere internationale Standards, die vielfach Rücksicht auf die alten Schiffe aus manchen Entwicklungsländern nehmen, dienen weder der deutschen Schifffahrt noch dem deutschen Schiffbau. Der Deutsche Bundestag fordert eine genaue Einzelüberprüfung aller Vorschriften, die der Bundesminister für Verkehr mit einem Federstrich außer Kraft setzen will.

Bonn, den 12. November 1997

Konrad Kunick
Gerd Andres
Lilo Blunck
Arne Börnsen (Ritterhude)
Tilo Braune
Dr. Michael Bürsch
Edelgard Bulmahn
Christel Deichmann
Dr. Marliese Dobberthien
Freimut Duve
Annette Faße
Elke Ferner
Anke Fuchs (Köln)
Arne Fuhrmann
Monika Ganseforth
Günter Graf (Friesoythe)
Angelika Graf (Rosenheim)
Hans-Joachim Hacker
Klaus Hasenfratz
Dr. Ingomar Hauchler
Monika Heubaum

Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Gabriele Iwersen
Jann-Peter Janssen
Ilse Janz
Ernst Kastning
Hans-Ulrich Klose
Volker Kröning
Eckart Kuhlwein
Detlev von Larcher
Dr. Christine Lucyga
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Angelika Mertens
Volker Neumann (Bramsche)
Dr. Edith Niehuis
Dr. Rolf Niese
Günter Oesinghaus
Manfred Opel
Kurt Palis
Hermann Rappe (Hildesheim)

Karin Rehbock-Zureich	Wieland Sorge
Reinhold Robbe	Antje-Marie Steen
Siegfried Scheffler	Dr. Peter Struck
Horst Schild	Margitta Terborg
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)	Franz Thönnies
Dietmar Schütz (Oldenburg)	Inge Wettig-Danielmeier
Brigitte Schulte (Hamel)	Berthold Wittich
Ernst Schwanhold	Dr. Wolfgang Wodarg
Bodo Seidenthal	Peter Zumkley
Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast	Rudolf Scharping und Fraktion

Begründung

Die deutschen Küstenstandorte, die deutsche Schiffbauindustrie und die deutschen Schifffahrtsunternehmen sind in einer ernsthaften Krise. Damit in Deutschland die maritimen Standorte und die maritime Wirtschaft noch Zukunftsperspektiven haben, benötigen die deutschen Schifffahrtsunternehmen ein Signal, daß es auch künftig eine schifffahrtsfördernde Politik in Deutschland gibt. Anderenfalls ist damit zu rechnen, daß die zahlenmäßig immer weniger werdenden deutschen Reedereien ihren Betriebssitz in unsere Nachbarländer, z. B. in die Niederlande, verlegen, da ihnen dort günstige Rahmenbedingungen geboten werden. Dem Fiskus würden allein dadurch – ohne die damit einhergehenden Verluste aus dem übrigen maritimen Bereich – steuerliche Verluste entstehen, die weit über die erforderlichen Aufwendungen für ein neues schifffahrtspolitisches Konzept hinausgehen dürften.

Die Finanzbeiträge haben sich in den letzten Jahren wegen der starken Kürzungen als ungeeignetes Mittel zur Sicherung der deutschen Handelsflotte erwiesen. Aus diesen Gründen ist es in der Schifffahrtspolitik unstrittig, daß das System umgestellt werden muß auf Tonnagesteuer und Reduzierung bzw. Aufhebung der Lohnsteuerpflicht für Seeleute im internationalen Verkehr in Anlehnung an die Regelungen für Montagearbeiter im Ausland.

Nachdem es leider in dieser Legislaturperiode nicht gelungen ist, Einigkeit über eine große Steuerreform zu erzielen, ist es wünschenswert, die steuerlichen Grundlagen für die deutsche Seeschifffahrt noch in dieser Legislaturperiode zu regeln.

Anderenfalls sind für das Haushaltsjahr 1998 Finanzbeiträge von 80 Mio. DM die absolute Untergrenze für eine erfolgreiche Schifffahrtsförderung.

