

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 13/9722 –

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung der Schiffssicherheitsanforderungen **in der Seefahrt an den internationalen Standard** **(Schiffssicherheitsanpassungsgesetz)**

A. Problem

Die Handelsflotte unter der Bundesflagge ist einem intensiven, internationalen Wettbewerb ausgesetzt und kann nur in Anpassung an die internationalen Rahmenbedingungen fortbestehen. Bundesregierung, Bundesrat und Küstenländer haben in ständiger Praxis bekräftigt, daß sie der Erhaltung des maritimen Standorts Deutschland und der deutschen Handelsflotte große Bedeutung beimessen. Das Bundesverfassungsgericht hat den Fortbestand dieser Handelsflotte rechtlich den wichtigen Gemeinschaftsgütern zugerechnet. Gleichwohl konnte dem Trend zur Ausflaggung deutscher Handelsschiffe bisher nicht entscheidend entgegengewirkt werden.

B. Lösung

Zur Förderung der Seeschifffahrt sieht der Gesetzentwurf vor, die schiffsbezogenen internationalen Sicherheitsregelungen in einer gesetzlichen, für die Anwender orientierenden und verpflichtenden Standardregelung zusammenzufassen. Dabei wurde der Bestand an deutschen Schiffssicherheitsvorschriften ohne Sicherheitseinbußen auf den Gemeinschaftsstandard sowie auf den weltweit anerkannten Standard der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) ausgerichtet und unter anderem mit der Zielsetzung dereguliert, die unternehmerische Eigenverantwortung vor allem durch Aktivierung des Schiffssicherheits-Managements zu stärken.

Darüber hinaus hat der Ausschuß für Verkehr, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reeder zu verbessern, beschlossen, eine vom Ertrag unabhängige, auf den Frachtraum

der Schiffe bezogene, Tonnagesteuer einzuführen sowie den Reedern zu erlauben, 40 % der von den Seeleuten zu entrichtenden Lohnsteuer einzubehalten.

Einstimmige Annahme bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bezüglich der Kosten des Schiffssicherheitsanpassungsgesetzes wird auf Drucksache 13/9722 verwiesen.

Bezüglich der steuerlichen Erleichterungen entstehen 170 Mio. DM steuerliche Mindereinnahmen, die durch Gegenfinanzierung ausgeglichen werden.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf – Drucksache 13/9722 – mit folgenden Maßgaben, ansonsten unverändert anzunehmen:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung der technischen und steuerlichen Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Seeschiffahrtsanpassungsgesetz)“.

2. Die Eingangsformel wird wie folgt gefaßt:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:“.

3. Nach Artikel 5 werden folgende Artikel 6 bis 10 eingefügt:

„Artikel 6

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. April 1997 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3121), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

„§ 5a

Gewinnermittlung bei Handelsschiffen im internationalen Verkehr

(1) ¹Anstelle der Ermittlung des Gewinns nach § 4 Abs. 1 oder § 5 ist bei einem Gewerbebetrieb mit Geschäftsleitung im Inland der gesamte Gewinn aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr auf unwiderruflichen Antrag des Steuerpflichtigen nach der in seinem Betrieb geführten Tonnage zu ermitteln, wenn die Bereederung dieser Handelsschiffe im Inland durchgeführt wird. ²Der im Wirtschaftsjahr erzielte Gewinn beträgt pro Tag des Betriebs für jedes im internationalen Verkehr betriebene Handelsschiff für jeweils volle 100 Nettotonnen (Nettoraumzahl)

DM 1,80 bei einer Tonnage bis zu 1000 Nettotonnen,

DM 1,35 für die 1000 Nettotonnen übersteigende Tonnage bis zu 10 000 Nettotonnen,

DM 0,90 für die 10 000 Nettotonnen übersteigende Tonnage bis zu 25 000 Nettotonnen,

DM 0,45 für die 25 000 Nettotonnen übersteigende Tonnage.

(2) ¹Handelsschiffe werden im internationalen Verkehr betrieben, wenn eigene oder gecharterte Seeschiffe, die im Wirtschaftsjahr überwiegend in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sind, in diesem Wirtschaftsjahr überwiegend zur Beförderung von Personen oder Gütern im

Verkehr mit oder zwischen ausländischen Häfen, innerhalb eines ausländischen Hafens oder zwischen einem ausländischen Hafen und der Hohen See eingesetzt werden. ²Zum Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr gehören auch ihre Vercharterung, wenn sie vom Vercharterer ausgerüstet worden sind, und die unmittelbar mit ihrem Einsatz oder ihrer Vercharterung zusammenhängenden Neben- und Hilfsgeschäfte einschließlich der Veräußerung der Handelsschiffe und der unmittelbar ihrem Betrieb dienenden Wirtschaftsgüter. ³Der Einsatz und die Vercharterung von gecharterten Handelsschiffen gilt nur dann als Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr, wenn gleichzeitig eigene oder ausgerüstete Handelsschiffe im internationalen Verkehr betrieben werden. ⁴Sind gecharterte Handelsschiffe nicht in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen, gilt Satz 3 unter der weiteren Voraussetzung, daß im Wirtschaftsjahr die Nettotonnage der gecharterten Handelsschiffe das Dreifache der nach Satz 1 und 2 im internationalen Verkehr betriebenen Handelsschiffe nicht übersteigt; für die Berechnung der Nettotonnage sind jeweils die Nettotonnen pro Schiff mit der Anzahl der Betriebstage nach Absatz 1 zu vervielfältigen. ⁵Dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr ist gleichgestellt, wenn Seeschiffe, die im Wirtschaftsjahr überwiegend in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sind, in diesem Wirtschaftsjahr überwiegend außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zum Schleppen, Bergen oder zur Aufsuchung von Bodenschätzen oder zur Vermessung von Energielagerstätten unter dem Meeresboden eingesetzt werden; die Sätze 2 bis 4 sind sinngemäß anzuwenden.

(3) ¹Der Steuerpflichtige ist an die Gewinnermittlung nach Absatz 1 vom Beginn des Jahres an, in dem er den Antrag stellt (Erstjahr), zehn Jahre gebunden.

(4) ¹In der Bilanz zum Schluß des Wirtschaftsjahres, das der erstmaligen Anwendung des Absatzes 1 vorangeht (Übergangsjahr), sind die Wirtschaftsgüter des Steuerpflichtigen, die unmittelbar dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr dienen, mit dem Teilwert anzusetzen. ²Der Teilwert ist gesondert festzustellen. ³Bis zur Höhe des Unterschiedsbetrages zwischen dem Buchwert und dem Teilwert kann eine den Gewinn mindernde Rücklage gebildet werden. ⁴Durch die Bildung der Rücklage darf ein Verlust nicht entstehen oder sich erhöhen. ⁵Die Rücklage ist spätestens in den dem letzten Jahr der Anwendung des Absatzes 1 folgenden fünf Wirtschaftsjahren jeweils in Höhe von mindestens einem Fünftel gewinnerhöhend aufzulösen. ⁶Scheidet ein Wirtschaftsgut im Sinne von Satz 1 aus dem Betriebsvermögen des Steuerpflichtigen aus oder dient es nicht mehr unmittelbar dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr, kann ein anderes im internationalen Verkehr betriebenes Handelsschiff an dessen Stelle treten, wenn es innerhalb von zwei Jahren nach dem Zeitpunkt des Ausscheidens vom Steuerpflichtigen angeschafft

oder hergestellt wird; andernfalls ist die Rücklage in voller Höhe gewinnerhöhend aufzulösen.

(5) ¹Die §§ 32 c und 34 c Abs. 1 bis 3 sind nicht anzuwenden. ²Der sich nach § 6 b Abs. 4 Nr. 1 und § 7 g Abs. 3 Satz 3 Nr. 1 ergebende Ertrag ist dem Gewinn nach Absatz 1 Satz 2 hinzuzurechnen.

(6) Zu Beginn des Wirtschaftsjahres, in dem Absatz 1 nicht mehr angewendet wird, ist § 13 Abs. 2 des Körperschaftsteuergesetzes entsprechend anzuwenden.“

2. § 34 c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird aufgehoben.

b) Die Absätze 5 bis 7 werden Absätze 4 bis 6.

3. In § 41 a wird nach Absatz 3 folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) ¹Arbeitgeber, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, dürfen vom Gesamtbetrag der anzumeldenden und abzuführenden Lohnsteuer einen Betrag von 40 vom Hundert der Lohnsteuer der auf solchen Schiffen an mehr als 183 Tagen tätigen Besatzungsmitglieder abziehen und einbehalten. ²Die Handelsschiffe müssen in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sein, die deutsche Flagge führen und zur Beförderung von Personen oder Gütern im Verkehr mit oder zwischen ausländischen Häfen, innerhalb eines ausländischen Hafens oder zwischen einem ausländischen Hafen und der Hohen See eingesetzt werden. ³Die Sätze 1 und 2 sind sinngemäß anzuwenden, wenn Seeschiffe zum Schleppen, Bergen oder zur Aufsuchung von Bodenschätzen oder zur Vermessung von Energielagerstätten unter dem Meeresboden eingesetzt werden.“

4. In § 52 wird nach Absatz 6 a folgender Absatz 6 b eingefügt:

„(6 b) ¹§ 5 a Abs. 1 bis 3, 5, 6 ist erstmals für das Wirtschaftsjahr anzuwenden, das nach dem 31. Dezember 1998 endet. ²§ 5 a Abs. 4 ist erstmals für das letzte Wirtschaftsjahr anzuwenden, das vor dem 1. Januar 1999 endet.“

Artikel 7

Änderung der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung

Die Einkommensteuer-Durchführungsverordnung 1997 in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Juni 1997 (BGBl. I S. 1558) wird wie folgt geändert:

1. § 60 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Wird der Gewinn nach § 4 Abs. 1, § 5 oder § 5 a des Gesetzes ermittelt, so ist der Steuererklärung eine Abschrift der Bilanz, die auf dem Zahlenwerk der Buchführung beruht, im Fall der Eröffnung des Betriebs auch eine Abschrift der Eröffnungsbilanz beizufügen.“

2. § 84 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 a wird folgender Absatz 3 b eingefügt:

„(3 b) § 60 Abs. 1 ist erstmals für das Wirtschaftsjahr anzuwenden, das nach dem 31. Dezember 1998 endet.“

b) Der bisherige Absatz 3 b wird neuer Absatz 3 c.

Artikel 8**Änderung des Gewerbesteuergesetzes**

In § 7 des Gewerbesteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1991 (BGBl. I S. 814), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. Oktober 1997 (BGBl. I S. 2590), wird am Ende folgender Satz angefügt:

„²Wird der Gewinn nach § 5 a des Einkommensteuergesetzes ermittelt, ist der danach festgestellte Gewinn Gewerbeertrag nach Satz 1.“

Artikel 9**Änderung des Körperschaftsteuergesetzes**

§ 26 Abs. 6 des Körperschaftsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 1996 (BGBl. I S. 340), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3121), wird wie folgt geändert:

1. Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„¹Vorbehaltlich der Sätze 2 bis 3 sind die Vorschriften des § 34 c Abs. 1 Satz 2 und 3, Abs. 2 bis 6 und des § 50 Abs. 6 des Einkommensteuergesetzes entsprechend anzuwenden.“

2. Satz 4 wird aufgehoben.

Artikel 10**Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

Die auf Artikel 7 beruhenden Teile der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung können auf Grund der einschlägigen Ermächtigungsgrundlagen durch Rechtsverordnung geändert oder aufgehoben werden.'

4. Der bisherige Artikel 6 des Entwurfs wird Artikel 11 und erhält folgende Fassung:

„Artikel 11**Inkrafttreten**

(1) Artikel 1 § 15 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Abschnitt D Nr. 3 der Anlage zu Artikel 1 sowie die Artikel 6 bis 10 treten am 1. Januar 1999 in Kraft.

(3) Im übrigen tritt dieses Gesetz am 1. Oktober 1998 in Kraft.“

Bonn, den 25. März 1998

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Konrad Kunick

Berichterstatler

Bericht des Abgeordneten Konrad Kunick

I. Zum Beratungsverfahren

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf zur Anpassung der Schiffssicherheitsanforderungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Schiffssicherheitsanpassungsgesetz) – Drucksache 13/9722 – in seiner 219. Sitzung am 12. Februar 1998 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Finanzausschuß, den Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus überwiesen.

Der Finanzausschuß hat in seiner 99. Sitzung vom 25. März 1998 einstimmig bei Stimmenthaltung der Gruppe der PDS empfohlen, den Gesetzentwurf um die Vorschriften zur Tonnagesteuer und zur Lohnsteuerermäßigung (Artikel 6 bis 10 der Beschlußempfehlung) zu ergänzen.

Der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung hat in seiner 126. Sitzung vom 25. März 1998 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS die Annahme der Vorlage empfohlen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner 71. Sitzung vom 25. März 1998 einstimmig bei Stimmenthaltung der Gruppe der PDS sowie bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat in seiner Sitzung vom 25. März 1998 einstimmig bei Abwesenheit der Mitglieder der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. sowie der Gruppe der PDS empfohlen, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf in seiner 68. Sitzung am 25. März 1998 beraten. Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt dem Deutschen Bundestag einstimmig bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS die Annahme des Gesetzentwurfs in der vom Ausschuß beschlossenen Fassung.

II. Zur Begründung der Beschlußempfehlung

1. Allgemeines

Die Fraktion der CDU/CSU betonte, daß durch das Schiffssicherheitsanpassungsgesetz das deutsche Regelwerk modernisiert und konsequent an die neuesten Bestimmungen der Internationalen Schifffahrts-Organisation IMO sowie der EU angepaßt werde. Alle Vorschriften würden an einer Stelle zusammengeführt. Auf deutsche Sondervorschriften werde,

soweit sie durch den internationalen Harmonisierungsfortschritt überholt seien, verzichtet. Das Schiffssicherheitsanpassungsgesetz sei aber nur ein Element eines insgesamt dreiteiligen Maßnahmenpaketes, mit dem Koalition und Bundesregierung eine spürbare Verbesserung der schifffahrtspolitischen Rahmenbedingungen schaffen wolle. Die Schiffssicherheit werde durch die neuen Regelungen nicht verschlechtert.

Zweites Element sei die von der Bundesregierung vorgelegte Neufassung der Schiffsbesetzungsverordnung, die nicht mehr wie bisher eine Regelbesatzung vorschreibe, sondern dem Reeder die Verantwortung für die Besetzung des Schiffes im Einzelfall zuweise. Gleichwohl müsse auf Schiffen aller Größen Kapitän ein Deutscher sein. Auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 8 000 müßten – einschließlich Kapitän – drei Deutsche bzw. Unionseuropäer fahren. Dadurch würden auf deutschen Schiffen Ausbildungsplätze für seemännische Berufe gesichert.

Vor allem aber müßten drittens nach dem Beispiel der Niederlande steuerliche Entlastungen für Reeder geschaffen werden, um den maritimen Standort Deutschland zu sichern. Die Koalitionsfraktionen legten daher einen Änderungsantrag vor, der sowohl die Einführung einer am Frachtraum der Schiffe bemessenen Tonnagesteuer beinhaltet als auch eine Änderung des Einkommensteuergesetzes, die es den Reedern erlaubt, 40 % von der abzuführenden Lohnsteuer der auf ihren Schiffen tätigen Seeleute einzubehalten (Anmerkung: Da der Änderungsantrag unveränderten Eingang in die Beschlußempfehlung gefunden hat, wird auf einen Abdruck verzichtet). Damit sei der entscheidende Schritt getan, die Abgabenbelastung der Reeder im internationalen Verkehr auf ein wettbewerbsverträgliches Niveau zu verringern. Die Tonnagesteuer gebe den Unternehmen eine Steuerentlastung, verlange dafür aber eine langfristige Bindung des aktiven Schifffahrtbetriebes an den Standort Deutschland. Damit werde nicht nur der Reedereistandort Deutschland gesichert, sondern es würden auch Investitionen in vorhandene und neue Arbeitsplätze ermöglicht. Eine arbeitsplatzbezogene Ermäßigung der Lohnsteuer für Seeleute auf 60 % senke die Schiffsbetriebskosten erheblich ab, an denen die Personalkosten einen Anteil von über 70 % hätten. Auch damit werde die Chance verbessert, den Betrieb einer nationalen Handelsflotte unter deutscher Flagge auch mit deutschen Seeleuten fortzuführen.

Die Fraktion der SPD hielt dem entgegen, daß die steuerliche Entlastung der Reeder durch die Einführung der Tonnagesteuer und der 40%igen Lohnsteuererstattung nur ein erster Schritt in die richtige Richtung sei. Beispielhaft sei Italien, das ab Juni 1998 ein Zweitregister einführen werde, in dem italienische Reeder 7,5 % statt 53 % Steuern auf ihre Ge-

winne zahlten. Alle Sozialkosten würden vom Staat übernommen und jede Lohnsteuerzahlung entfalle. Dafür werde bei Neubauten und Rückflaggungen aus fremden Registern eine Besetzung mit sechs italienischen oder EU-Patentinhabern und zwei weiteren italienischen oder EU-Seekadetten vorgeschrieben. Aus dem bestehenden italienischen Register in das Zweitregister wechselnde Schiffe müßten mit Italienern bzw. EU-Seeleuten bemannt werden. Dieses Modell sei in Lloyds-List vom Februar 1998 veröffentlicht und als international wettbewerbsfähig eingeschätzt worden. In dem Gesetzentwurf der Bundesregierung sei eine Sozialkostenerstattung wie in anderen europäischen Staaten leider nicht vorgesehen. Wenn man diesen Fakten das Konzept der Bundesregierung gegenüberstelle, könne die Euphorie allenfalls begrenzt ausfallen.

Auf gar keinen Fall könne die Fraktion der SPD aber die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung akzeptieren. Anstatt die deutsche Seefahrt zu fördern, indem man die deutschen Seeleute und die deutschen Reeder wirklich konkurrenzfähig ausstatte, gebe man den Reedern halbherzig steuerliche Erleichterungen und lege außerdem mehr als die Hälfte der bisher für deutsche Seeleute vorgeschriebenen Arbeitsplätze an Bord als zusätzliche Förderung in die Waagschale. Da statt der bisher vorgeschriebenen sieben – in Ausnahmefällen fünf – deutschen Seeleute die Reeder in Zukunft ihre Schiffe abhängig von der Größe mit ein bis drei deutschen Seeleuten fahren dürften, koste die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung etwa 5000 deutschen Seeleuten den Arbeitsplatz. Da die Schiffsbesetzungen in drei Wachen à acht Stunden eingeteilt seien, sehe die Fraktion der SPD die personelle Schiffssicherheit nicht mehr gewährleistet.

Die Fraktion der F.D.P. beurteilte die Pläne zur Unterstützung der deutschen Seeschifffahrt als entscheidendes Signal an die deutschen Reeder, daß sie in Deutschland als Rückgrat der maritimen Wirtschaft erwünscht seien. Es sei zu hoffen, daß damit der Trend zum Ausflaggen deutscher Seeschiffe gebrochen werden könne. Das Beispiel der Niederlande zeige, daß vor allem die Einführung der Tonnagesteuer dort wieder zu Einflaggungen und zu mehr Arbeitsplätzen im Bereich der maritimen Verbundwirtschaft geführt habe. Die Fraktion der F.D.P. plädiere für eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die Seeschifffahrt zumindest auf europäischer Ebene. Dies gelte für die steuerliche Behandlung, aber auch für andere Rahmenbedingungen wie beispielsweise die Frage der Schiffsbesetzung. Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Flexibilisierung der deutschen Schiffsbesetzungsvorschriften trage dabei den Gedanken der harmonisierten Wettbewerbsbedingungen Rechnung. Da schon heute auf den wenigsten Schiffen mit Regelbesetzung gefahren würde, harmonisiere man nicht nur auf europäischer Ebene, sondern trage der gängigen Praxis Rechnung.

Die Gruppe der PDS befürchtete, daß es zu Regelungslücken auf dem Gebiet der Überwachung der Schiffssicherheit kommen könne, da die im Gesetzentwurf angekündigte Neufassung der Schiffssicherheitsverordnung noch nicht in Kraft getreten sei. Es

wurde daher angeregt, das Gesetz so lange zurückzustellen, bis die Verordnung vorliegt. Auch die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung würde dazu beitragen, den Sicherheitsstandard nach unten zu schrauben.

2. Zu den maßgeblichen Änderungen

Im folgenden werden die den Regelungen über die Tonnagesteuer und über die Lohnsteuerermäßigung zugrundeliegenden Argumente kurz skizziert.

2.1 Tonnagesteuer

Im europäischen Wirtschaftsraum wird derzeit die Steuerpolitik für die Seeschifffahrt grundlegend neu gestaltet. Dabei spielt die Unternehmensbesteuerung zur Sicherung und zum Ausbau des eigenen Standorts eine herausragende Rolle. Europäische Schifffahrtsnationen mit mehr als der Hälfte der europäischen Handelsflotte haben inzwischen eine nach der Tonnage der Schiffe bemessene Gewinnermittlung eingeführt (Tonnagesteuer): Niederlande (1996), Norwegen (1996), Griechenland (1975). In Großbritannien und Finnland ist die Einführung in Vorbereitung. Italien hat die Gewinnbesteuerung für Reedereien von 53 % auf 7,5 % gesenkt (1998). Die Tonnagesteuer bewirkt eine effektive Steuerentlastung und setzt dafür eine langfristige Bindung des aktiven Schifffahrtbetriebes an den Standort voraus. Andere europäische Schifffahrtsnationen verkürzen die steuerliche Bemessungsgrundlage durch günstige Abschreibungsregeln, zum Beispiel Frankreich.

Die EG-Kommission sieht in diesen steuerlichen Maßnahmen, insbesondere in der Tonnagesteuer, ein Modell für eine Schifffahrtspolitik im europäischen Interesse. Sie erklärt daher die Tonnagesteuer in ihren neuen Leitlinien für Seeschifffahrtsbeihilfen für vereinbar mit dem EG-Vertrag. Deutschland, das als führende Außenhandelsnation auf eine eigene Wettbewerbsfähige Handelsflotte angewiesen ist, vollzieht diese europäische Entwicklung nach.

Der Vorschlag lehnt sich dem Grunde und der Höhe nach an das Modell der niederländischen Tonnagesteuer an. Die steuerliche Bemessungsgrundlage wird unter Bezugnahme auf die Nettoraumzahl eines Handelsschiffes, die amtlich festgestellt und im Schiffsmeßbrief ausgewiesen ist, pauschal ermittelt.

Mit der Formulierung werden die üblichen Formen der Handelsschifffahrt erfaßt, insbesondere Ausrüster nach § 510 HGB, Zeit-, Reise- oder Slotvercharterung eigener oder bareboat-gecharterter Schiffe.

Die Steuerpflichtige ist an seine gewählte Pauschalbesteuerung für die Dauer von zehn Jahren gebunden.

2.2 Lohnsteuerermäßigung

Die den Arbeitgebern zugute kommenden Lohnsteuerbeträge in Höhe von 40 % der Lohnsteuer für in Deutschland lohn- oder einkommensteuerpflichtige Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge sollen die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Arbeitsplätze der deutschen Seeleute stärken. Damit wird

der Tatsache Rechnung getragen, daß alle europäischen Schiffahrtsländer Maßnahmen ergriffen haben, um die Personalkostenbelastung der Reeder im internationalen Schiffsverkehr gezielt zu verringern. Die vorgesehene Lösung ist angelehnt an die niederländische Regelung, nach der eine Lohnsteuerentlastung bis zu 38 % gewährt wird.

Bonn, den 25. März 1998

Konrad Kunick

Berichterstatter

