

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Richard Pitterle, Caren Lay, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Petra Sitte, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs des Bundesrates
– Drucksachen 18/6679, 18/7268 –**

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der politische Ansatz, die Reedereien mittels Steuervergünstigungen und Subventionen dazu zu bringen, in die deutsche Flagge zurückzuflaggen und ihre Zusagen im Rahmen des Maritimen Bündnisses einzuhalten, ist gescheitert. Das Ergebnis der maritimen Politik der letzten Jahre ist vielmehr eine nahezu vollständig von der Steuer- und Abgabepflicht befreite Wirtschaftsbranche, die zusätzlich noch direkte Subventionen von fast 60 Millionen pro Jahr erhält, während sich die Situation der Beschäftigten erheblich verschlechtert hat.

Zwölf Jahre nach Gründung des Maritimen Bündnisses ist der Trend zur Ausflagung in der deutschen Seeschifffahrt ungebrochen. Die Zusage der Reedereien, organisiert im Verband Deutscher Reeder (VDR), wenigstens 500 der etwa 3000 Handelsschiffe deutscher Reedereien unter deutscher Flagge fahren zu lassen, wurde nicht erfüllt. Darüber hinaus stellen die Reedereien trotz Selbstverpflichtung im Rahmen des Maritimen Bündnisses immer weniger Ausbildungsplätze zur Verfügung. So ist nach Angaben der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) die Zahl vertragsschließender Reedereien mit Ausbildungsschiffen zwischen 2006 und 2014 von 111 auf 84 gefallen.

Die zwischen Bundesverkehrsminister Dobrindt und dem VDR auf dessen Mitgliederversammlung am 10. Dezember 2015 vereinbarte Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) (vgl. „Zusage nach der Vorspeise“, DVZ vom 11. Dezember 2015) bedeutet einen radikalen Arbeitsplatzabbau für EU-Bürgerinnen und -Bürger auf Schiffen, die unter deutscher Flagge fahren. Zudem wird dem nautischen

und schiffstechnischen Nachwuchs damit die Möglichkeit genommen, Ausbildung in Befähigungszeugnisse umzusetzen.

Die Einhaltung der SchBesV hinsichtlich der Anzahl zu beschäftigender Unionsbürger ist dabei die einzige Gegenleistung der Reeder für umfangreiche direkte und indirekte Subventionen. Angesichts der Steuervergünstigungen (die Tonnagesteuer, die Befreiung von Schiffserlöspools von der Versicherungsteuer sowie der Lohnsteuereinbehalt) und Subventionen einerseits sowie der Nichteinhaltung der Zusagen im Rahmen des Maritimen Bündnisses seitens der Reedereien andererseits ist eine Lockerung der Schiffsbesetzungsverordnung nicht zu rechtfertigen. Damit würden die Reeder weitgehend aus ihrer im Maritimen Bündnis vereinbarten Verpflichtung entlassen werden, ohne auf die gewährten Zugeständnisse seitens der Beschäftigten und des Haushaltsgesetzgebers verzichten zu müssen. Dies kommt vielmehr einer Kündigung des hinsichtlich der Beschäftigungssicherung bereits zunehmend wirkungslosen Maritimen Bündnisses gleich, welches umgehend zum Wohle aller am Maritimen Bündnis beteiligten Akteure von Grund auf neu konzipiert werden muss.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. umgehend eine Neugründung des Maritimen Bündnisses auf der Grundlage eines offenen Dialogs zwischen den Sozialpartnern, des Bundes und der beteiligten Länder auf den Weg zu bringen;
2. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine Streichung der spezifischen Steuervorteile für die Seeschifffahrt vorsieht. Dazu zählen vor allem § 5a des Einkommensteuergesetzes, § 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes und § 4 Absatz 11 des Versicherungsteuergesetzes;
3. zukünftig jegliche Subventionen und Steuerbegünstigungen für die Seeschifffahrt unter Vorbehalt belastbarer Verpflichtungen der im VDR organisierten Arbeitgeber zur langfristigen Sicherung von Arbeitsplätzen, Ausbildungsplätzen und Praktika in der deutschen Seeschifffahrt zu stellen, um hiesiges maritimes Know-how nachhaltig zu sichern;
4. die SchBesV zu ändern, um § 5 SchBesV in der Fassung vom 26. August 1998 wieder in Kraft zu setzen. Damit würden u. a. für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 8000 wieder fünf Besatzungsmitglieder mit Staatsbürgerschaft eines EU-Mitgliedstaates vorgeschrieben werden.

Berlin, den 26. Januar 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Für die langfristige Sicherung des maritimen Know-hows und der deutschen Seeschifffahrt ist es unerlässlich, dass die deutschen Reedereien ihren Verpflichtungen im Rahmen des Maritimen Bündnisses nachkommen und schrittweise ihre Schiffe unter deutsche Flagge zurückführen. Dazu ist angesichts von mehr als 13 Jahren der Nichteinhaltung von Zusagen im Maritimen Bündnis seitens der Reedereien und angesichts der Aufweichung der arbeitsrechtlichen Vorschriften und Steuerpflichten seitens der Bundesregierung eine Neugründung des Maritimen Bündnisses und eine rechtlich belastbare Festschreibung der Verpflichtungen der Reedereien notwendig. Die Politik von Subventionen und Steuervergünstigungen sollten künftig nur nach dem Prinzip „keine Leistung ohne Gegenleistung“ und in ausgewogener Relation zum finanziellen Aufwand der Leistungen der Arbeitgeber vergeben werden.

