

**Pressesprecher
Bernd Sanders**Landeshaus
24100 Kiel
Telefon 0431-988-1440
Telefax 0431-988-1444
Internet: <http://www.cdu.ltsh.de>
e-mail: info@cdu.ltsh.de**PRESSEMITTEILUNG****Nr. 487/02 vom 14. November 2002**

Wirtschaftspolitik

**Heinz Maurus, MdL und Wolfgang Börnsen, MdB:
Bundesregierung darf Werftenstandort Schleswig-Holstein
nicht weiter schwächen**

Die Bundesregierung beabsichtigt, sowohl das Tonnagesteuersystem im Einkommenssteuerrecht als auch die Möglichkeit zum Einbehalt von 40 Prozent der Lohnsteuer zur Senkung der Lohnnebenkosten auf Schiffen unter deutscher Flagge ersatzlos zu streichen.

Diejenigen Reedereien, die in den vergangenen Jahren für die Tonnagesteuer optiert haben, sollen von diesem System letztmalig im Jahre 2002 Gebrauch machen können. Nach derzeit geltendem Recht sind die Reedereien zu einer zehnjährigen Standortbindung, die entsprechende Investitionen in Sach- und Humankapital mit sich brachte, verpflichtet. Ohne Rücksicht hierauf soll das System nun ohne Übertragungsregelung abrupt beendet werden.

Die Fördertatbestände Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt gelten für die Seeschifffahrt seit dem 01. Januar 1999 und wurden mit den Stimmen aller Bundestagsfraktionen verabschiedet. Sie sind die Grundlage für das Wachstum der Seeschifffahrt und der damit verbundenen Branchen am Standort Deutschland. Die mit diesen Maßnahmen verfolgten Ziele, die fortschreitende Ausflaggingung aus dem deutschen Register zu stoppen, Arbeits- und Ausbildungsplätze für Seeleute aus Deutschland zu sichern und die weitere Abwanderung von Reedern in andere europäische Länder zu verhindern, konnten erreicht werden:

- Führen 1999 erst 150 Schiffe im neuen System, sind es 2002 bereits über 1.700 von insgesamt etwa 2.110 nationalen Handelsschiffen, die entweder unter deutscher Flagge fahren oder im deutschen Seeschiffregister eingetragen sind.
- Jeder zweite deutsche Reeder beauftragt heimische Werften mit dem Neubau von Booten.
- Im Jahr 2000 wurden 146 Handelsschiffe an deutsche Reeder ausgeliefert, 2001 waren es trotz Weltmarktflaute noch 128.

- Seit 1999 sind die Investitionen deutscher Reedereien in Schiffsneubauten von 2,5 Milliarden Euro auf 4,4 Milliarden Euro im Jahr 2001 gestiegen. In diesem Jahr haben Reeder aus Deutschland insgesamt 225 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von etwa 7,1 Milliarden Euro in Deutschland und weltweit geordert.
- Die Zahl der Beschäftigten in den Landbetrieben ist allein im letzten Jahr um mindestens 850 Arbeitsplätze gestiegen.

Damit werden über 12.000 Arbeitsplätze auf See sowie 1.700 an Land gesichert. Keine andere Handelsflotte auf der Welt hat in den vergangenen Jahren einen solchen Erneuerungsschub erhalten wie die deutsche. Mit einem Durchschnittsalter der Schiffe von fünf Jahren ist die deutsche Containerschiffsflotte derzeit die jüngste und modernste im Weltvergleich. Die meisten Eigner dieser Boote haben ihren Standort in Deutschland und wissen um die Notwendigkeit, aus Sicherheits- und Umweltgründen auf neue Schiffe zu setzen.

Das Tonnagesystem trägt aber nicht nur zur Standortbindung von über 420 Reedereien in Deutschland bei, sondern hat auch zur Rückwanderung namhafter Reeder nach Deutschland geführt. Experten beziffern den staatlichen Einnahmenverlust durch die Tonnagesteuer auf 17 bis 20 Millionen Euro. Demgegenüber stehen aber rund eine Milliarde Euro, die die betroffenen Unternehmen an Steuern zahlen.

Weil die Tonnagesteuer nach Auffassung der Bundesregierung jedoch einen Subventionstatbestand darstellt und nicht in die Abgabensystematik von Finanzminister Eichel passt, wurde sie in den Reduzierungskatalog der Koalitionsvereinbarung aufgenommen. Damit setzt die Bundesregierung den sich abzeichnenden positiven Trend in der deutschen Seeschifffahrt willkürlich aufs Spiel und gefährdet massiv Arbeitsplätze.

Nach Auskunft des Verbandes Deutscher Reeder hat die bloße Ankündigung der Streichung des Tonnagesteuersystems zu einem sofortigen Investitionsstopp bei Reedereien und Finanzierungshäusern geführt. Aufträge auch bei deutschen Werften; die noch nicht durchfinanziert seien, könnten das benötigte Eigenkapital nicht mehr einwerben. Jede Einwerbeaktivität sei zum Stillstand gekommen. Dies betreffe ein Kapitalvolumen von schätzungsweise einer Milliarde Euro, das für schon im Bau befindliche Seeschiffsinvestitionen fehle. Eine Abwanderung der Neuinvestitionen in die Tonnagesteuersysteme der europäischen Nachbarstaaten sei daher vorprogrammiert.

Die europäischen Nachbarstaaten wie Holland, England und Dänemark werden die Tonnagesteuer weiterhin praktizieren und erhalten damit einen absoluten Wettbewerbsvorteil, der zur Verlagerung des Firmensitzes einer Reederei aus Deutschland weg geradezu einlädt. Es ist absehbar, dass die Zahl der Ausflagungen wieder drastisch ansteigen und damit eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in der Seeschifffahrt und angrenzenden Bereichen in Deutschland verloren gehen werden.

Deutschland nimmt derzeit in der Welthandelsflotte Platz sechs ein, in Europa liegt Deutschland nach Griechenland und Norwegen auf Platz drei der Flaggenstaaten. Damit diese Position gestärkt und ausgebaut werden kann, braucht die deutsche

Seeschifffahrt wie die gesamte Wirtschaft in Deutschland positive Impulse und keine rot-grüne Willkür!