

Dr. Philipp Murmann (CDU/CSU): Oft und gerne diskutieren wir in Deutschland darüber, dass Vorgaben der EU nicht 1:1 umgesetzt werden. Wir beklagen dabei meist, dass wir hier zusätzliche bürokratische Hürden einbauen.

Ob diese Kritik immer richtig ist oder nicht, will ich an dieser Stelle nicht bewerten. Hier – beim Lohnsteuereinbehalt – geht es mir aber darum, dass Spielräume, die die Europäische Union zulässt, von Deutschland eben gerade nicht genutzt werden, wohl aber von unseren Konkurrenten im Bereich maritime Wirtschaft.

Wir diskutieren heute also über eine Regelung, die zum einen EU-Vorgaben entspricht. Zum anderen wird der 100-prozentige Lohnsteuereinbehalt bei unseren europäischen Mitbewerbern bereits vollständig oder fast vollständig umgesetzt. Es geht also um eine Angleichung, damit unsere deutsche Seeschifffahrt auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleibt.

Gut 70 Prozent der etwa 400 Reedereien in Deutschland haben weniger als 10 Schiffe. Und gerade für diese mittelständischen Unternehmen – die meisten davon übriges Familienunternehmen – wollen wir die Rahmenbedingungen verbessern, damit sie besser im internationalen Wettbewerb mithalten können.

„Internationaler Wettbewerb“ heißt in diesem Fall: direkte und indirekte staatliche Subventionen, staatliche Finanzierungsmodelle oder gar staatseigene Betriebe, und dies teilweise sogar innerhalb der Europäischen Union, in jedem Fall aber verbreitet in Asien.

Ja, es ist klar: Wir wollen und können keine Subventionsspirale in Gang setzen. Aus marktwirtschaftlicher Sicht sind Ausnahmetatbestände bei Steuern natürlich immer schwierig.

Aber: Um die Voraussetzungen für unsere mittelständischen Unternehmen der maritimen Wirtschaft zu verbessern, ist es legitim, den Spielraum, den die EU in diesem Fall zulässt, auch tatsächlich auszunutzen.

Daher meine ich: Die Anhebung des Lohnsteuereinbehalts ist gut für die Branche und ein gutes Signal für unsere mittelständischen Reeder.

Der Bund hat in den letzten Jahren die Rahmenbedingungen für unsere maritime Wirtschaft in vielen Bereichen deutlich verbessert. Stichworte dafür sind: „Nationaler Masterplan Maritime Technologien“, Einbindung der Branche in die Hightech-Strategie der Bundesregierung oder jüngst die Entfristung der Schiffslerlöspools von der Versicherungssteuer.

Daher freue ich mich, dass auf unser Drängen nun auch die norddeutschen Länder – man könnte auch sagen „endlich“ – einmal einen Vorschlag machen, um unsere maritime Wirtschaft international voranzubringen. Und dies wollen wir nun auch gemeinsam umsetzen.

Der Vorschlag, den wir heute beraten, geht in die richtige Richtung. Leider bleibt er aber hinter dem zurück, was wir in der Großen Koalition gemeinsam (!) mit unserem Antrag zur maritimen Wirtschaft Mitte Oktober beschlossen haben.

Aber: Das macht nichts. Im anstehenden parlamentarischen Verfahren werden Änderungen beraten. Im Antrag zur maritimen Wirtschaft haben wir uns als Union und

SPD zum einen darauf verständigt, neben der Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts vor allem die 183-Tage-Regelung zu streichen. Und zum anderen sind wir uns einig, dass wir erst nach gut zehn Jahren eine Evaluierung dieser Maßnahmen benötigen.

Warum sind diese gemeinsamen Beschlüsse der Großen Koalition wichtig?

Die 183-Tage-Regelung hat nicht nur zu immensem bürokratischem Aufwand geführt. Vor allem aber wird ein Wegfall dieser Regelung dafür sorgen, dass Reedereien ihr Personal flexibler und wirtschaftlicher einsetzen können. Das ist gut für die Unternehmen und vor allem auch gut für die Arbeitnehmer.

Eine Evaluierung – und eine damit einhergehende mögliche Veränderung erst nach zehn Jahren, und nicht schon nach fünf Jahren – erhöht die Planbarkeit für die Reedereien und sorgt für langfristige Beschäftigungsmöglichkeiten.

Und genau dies ist doch wichtig. Wir wollen mit dem vorliegenden Entwurf und mit den Ergänzungen, die wir vorschlagen vor allem eines: Wir wollen die Ausbildung und das maritime Know-how in Deutschland erhalten. Wir sprechen hier einerseits über deutsche Seeleute, die auf Schiffen ihren Dienst tun. Aber wir reden hierbei vor allem auch über seemännisches Know-how, das abseits der Schiffe benötigt wird: bei den Lotsen, bei maritimen Dienstleistern und nicht zuletzt bei Behörden.

Wir wollen und müssen die Wettbewerbsfähigkeit unserer maritimen Wirtschaft weiter stärken und die Zukunftsfähigkeit dieser global immens wichtigen Branche sichern.

In China heißt es: „Nicht der Wind, sondern das Segel bestimmt die Richtung“. Ich glaube: Wir sind in dieser Frage dabei, die Segel richtig zu setzen.

Und daher freue ich mich auf die nun anstehenden parlamentarischen Beratungen, in denen wir noch weitere Verbesserungen für unsere maritime Wirtschaft herbeiführen werden.

Schon heute möchte ich an die Länder appellieren: Verschließen Sie sich diesen Verbesserungen nicht, sondern unterstützen auch Sie diese für ganz Deutschland wichtige Branche.