

Gesetzentwurf

des Bundesrates

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

A. Problem und Ziel

Zur Sicherung des seemännischen Know-how für die maritime Wirtschaft in Deutschland bedarf es verstärkter Anstrengungen. Seemännisches Know-how ist ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationskraft der gesamten maritimen Wirtschaft. Die maritime Wirtschaft ist eine Hochtechnologiebranche, die mit rund 480.000 Beschäftigten ein jährliches Umsatzvolumen von mindestens 50 Mrd. Euro erbringt.

Die Bedeutung der maritimen Wirtschaft geht weit über die Grenzen der norddeutschen Länder hinaus. Ein Großteil der Wertschöpfung der maritimen Zulieferindustrie wird beispielsweise in den süddeutschen Ländern erwirtschaftet. Die maritime Wirtschaft ist eine Zukunftsbranche und für die Exportnation Deutschland von zentraler Bedeutung.

Die derzeitigen Maßnahmen sind in Anbetracht des Kostendrucks infolge der langanhaltenden Krise in der Seeschifffahrt nicht ausreichend, den drohenden Verlust des seemännischen Know-how abzuwenden. Die mit der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen verbundenen Mehrkosten führen zunehmend zu einem Ausstieg aus der deutschen Flagge (354 Schiffe unter deutscher Flagge mit 194 Schiffen im internationalen Verkehr, www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/Handelsfl_Mon.pdf, Stand: Mai 2015). Dies hat negative Auswirkungen auf die Ausbildung und Beschäftigung unter deutscher Flagge.

Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (Mitteilung C(2004)43 der Kommission vom 17.1.2004, ABl.13/3) ermöglichen die Förderung gemeinschaftlicher Seeverkehrsinteressen mit dem Ziel, das maritime Know-how zu erhalten und die Beschäftigung europäischer Seeleute zu fördern sowie einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten und dabei für eine insgesamt wettbewerbsfähige Flotte auf den Weltmärkten zu sorgen. Es besteht nationaler Handlungsspielraum, den vorgegebenen Förderrahmen optimal zu nutzen. Dieser Förderrahmen wird derzeit nicht ausgeschöpft. Andere Mitgliedstaaten nutzen den Förderrahmen z. T. in vergleichsweise größerem Umfang.

Der Gesetzgeber muss handeln, um den Wettbewerbsnachteil der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen zu reduzieren und die Beschäftigung unter deutscher Flagge zu fördern. Die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 auf 100 Prozent ist ein geeignetes Instrument, da vergleichsweise

kurzfristig Kostenentlastungen für Schiffe unter deutscher Flagge geschaffen werden und ein maßgeblicher Beitrag zur Sicherung der Beschäftigung unter deutscher Flagge geschaffen wird, wodurch seemännisches Know-how ermöglicht wird. Zukunftsorientierte und konkurrenzfähige Unternehmen benötigen erfahrene Seeleute, die in Reedereien, bei Zulieferbetrieben, im Schiffbau, bei Dienstleistern, bei Behörden und vielen weiteren Stellen ihr exzellentes Fachwissen einsetzen.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht die befristete Erhöhung des Lohnsteuereinhalts bis Ende 2020 von derzeit 40 auf 100 Prozent vor.

Mit der Befristung des Lohnsteuereinhalts bis Ende 2020 wird die Möglichkeit zur Evaluierung der Maßnahme geschaffen. Gleichzeitig wird dem Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt zwischen Bund, norddeutschen Küstenländern, Verband Deutscher Reeder und der Gewerkschaft ver.di – Vereinte Dienstleistungsgesellschaft die Möglichkeit gegeben, ggf. Alternativen der Sicherung des seemännischen Know-how zu eruieren.

C. Alternativen

Nachhaltiger Verlust des seemännischen Know-how mit negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft wird zum Teil reduziert.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Durch die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts fallen Mindereinnahmen bei Bund, Ländern und Gemeinden an. Der genaue Umfang kann nicht quantifiziert werden. Allerdings dürfte es auch bei der Beibehaltung der bestehenden Regelung künftig zu Mindereinnahmen kommen, da die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge und die der Beschäftigten weiter abnehmen und damit das Lohnsteueraufkommen sinken würde.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 11. November 2015

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 936. Sitzung am 25. September 2015 beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

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

Vom ...

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

Artikel 1

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Nach § 52 Absatz 40 des Einkommensteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 11 des Gesetzes vom 29. Juni 2015 (BGBl. I S. 1061) geändert worden ist, wird folgender Absatz 40a eingefügt:

„(40a) Abweichend von § 41a Absatz 4 Satz 1 darf vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 ein Betrag von 100 Prozent abgezogen und einbehalten werden.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2016 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel des Gesetzentwurfs

Der Gesetzgeber ist der Auffassung, dass es zur Sicherung des seemännischen Know-how für die gesamte maritime Wirtschaft in Deutschland verstärkter Anstrengungen bedarf.

Die bisherige Regelung, dass Arbeitgeber von Seeleuten auf deutschflaggigen Schiffen 40 Prozent der entstandenen Lohnsteuer einbehalten dürfen, wenn die Besatzungsmitglieder in einem mehr als 183 Tage dauernden zusammenhängenden Heuverhältnis stehen, ist in angesichts der anhaltenden Krisensituation der deutschen Seeschifffahrt nicht ausreichend. Die im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen verbleibenden Mehrkosten führen zunehmend zu einem Ausstieg aus der deutschen Flagge mit negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung. Die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts auf 100 Prozent ist ein geeignetes Instrument, um Beschäftigung unter deutscher Flagge zu sichern und damit die Grundlagen für das seemännischen Know-how zu schaffen.

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich für die Änderung des Einkommensteuergesetzes aus Artikel 105 Absatz 2 i. V. m. Artikel 106 Absatz 3 GG, da das Steueraufkommen dem Bund ganz oder teilweise zusteht.

III. Vereinbarkeit mit dem Recht der EU und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

IV. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Vorhaben berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden sind keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand zu erwarten.

3. Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden ist kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand zu erwarten.

4. Sonstige Kosten

Durch die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts fallen Mindereinnahmen bei Bund, Ländern und Gemeinden an. Der genaue Umfang kann nicht quantifiziert werden. Allerdings dürfte es auch bei der Beibehaltung der bestehenden Regelung künftig zu Mindereinnahmen kommen, da die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge und die der Beschäftigten weiter abnehmen und damit das Lohnsteueraufkommen sinken würde.

5. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Der Entwurf hat keine erkennbaren gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Der Prozentsatz der einzubehaltenden Lohnsteuer wird auf 100 Prozent erhöht. Zudem wird eine Befristung bis Ende 2020 eingefügt. Die Befristung gibt die Möglichkeit zur Evaluierung.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Gesetz soll am 1. Januar 2016 in Kraft treten.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates wie folgt Stellung:

Die Bundesregierung hat in ihrem Vierten Bericht über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland vom 13. August 2015 (BT-Drs. 18/5764) die Anhebung des Lohnsteuereinbehalts auf 100 % befürwortet und unterstützt daher den hier vorliegenden Gesetzentwurf. Die Bundesregierung machte anlässlich der 9. Nationalen Maritimen Konferenz am 19./20. Oktober 2015 in Bremerhaven deutlich, dass dies ein wesentliches Element eines Maßnahmenpakets im Rahmen des Maritimen Bündnisses ist, um die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge international wettbewerbsfähig zu gestalten.

Die Anhebung des Lohnsteuereinbehalts auf 100 % ist als staatliche Beihilfe im Sinne des EU-Rechts bei der Europäischen Kommission vor Inkrafttreten anzuzeigen und von dieser genehmigen zu lassen. Bereits der derzeit geltende Lohnsteuereinbehalt von 40 % wurde 1998 vor Inkrafttreten bei der Europäischen Kommission angezeigt und von dieser genehmigt. Der Gesetzentwurf des Bundesrates verweist in diesem Zusammenhang zutreffend auf die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (Mitteilung C(2000) 43 der Kommission, ABl. vom 17.1.2004, C 13/3) als Grundlage für die Genehmigung der Europäischen Kommission. Der völlige Verzicht auf Lohnsteuern für Seeleute stellt nach diesen Leitlinien die Obergrenze einer genehmigungsfähigen Beihilfe dar. Die Anhebung des Lohnsteuereinbehalts auf 100 % darf daher nicht vor der Genehmigung durch die Europäische Kommission in Kraft treten und ist, wenn die Genehmigung vor Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens noch nicht vorliegt, unter einen entsprechenden Inkrafttretensvorbehalt zu stellen.

Der Lohnsteuereinbehalt setzt unter anderem das Vorliegen eines zusammenhängenden Arbeitsverhältnisses der beschäftigten Besatzungsmitglieder von mehr als 183 Tagen pro Jahr voraus. Die sogenannte „183-Tage-Regelung“ erzeugt in der Anwendung sowohl für die Finanzbehörden als auch für die Wirtschaft erhebliche Probleme. Die Bundesregierung schlägt vor, die Regelung zu streichen. Dies wirkt positiv mit Blick auf die Vorgaben zur Reduzierung des Verwaltungsaufwandes und erhöht die Flexibilität der Schifffahrtsunternehmen bei der Besetzung der Schiffe.

Der Gesetzentwurf sieht die befristete Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts bis Ende 2020 vor. Die Bundesregierung schlägt vor, die befristete Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts möglichst bis Ende 2025 vorzunehmen. Damit hat der Gesetzgeber die Möglichkeit zur zeitnahen Evaluierung, gleichfalls erhalten die Reeder mehr Planungssicherheit.

Die Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts auf 100 % (einschließlich der Streichung der 183-Tage-Regelung) führt gegenüber der geltenden Regelung zu zusätzlichen jährlichen Steuermindereinnahmen in Höhe von 30 Mio. € Allerdings könnte die Beibehaltung der bestehenden Regelung mit einem Rückgang der Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge und der Zahl der Beschäftigten verbunden sein, so dass es in Zukunft ohne die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Subvention ebenfalls zu Lohnsteuermindereinnahmen – wenn auch möglicherweise in geringerem Umfang – kommen könnte.