



Wortprotokoll der 65. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 11. Januar 2016, 11:00 Uhr
Berlin, Marie-Elisabeth-Lüders-Haus,
Adele-Schreiber-Krieger-Straße 1/
Schiffbauerdamm, Anhörungssaal 3.101

Vorsitz: Ingrid Arndt-Brauer, MdB

Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 10

Gesetzentwurf des Bundesrates

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

BT-Drucksache 18/6679

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur



Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)
Montag, 11. Januar 2016, 11:00 Uhr

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Ordentliche Mitglieder	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder	Unterschrift
CDU/CSU		CDU/CSU	
Feiler, Uwe	_____	Brackmann, Norbert	_____
Flosbach, Klaus-Peter	_____	Brehmer, Heike	_____
Güntzler, Fritz	_____	Brinkhaus, Ralph	_____
Gutting, Olav		Durz, Hansjörg	_____
Hauer, Matthias	_____	Harbarth Dr., Stephan	_____
Horb, Margaret	_____	Helfrich, Mark	_____
Karliczek, Anja	_____	Hirte, Christian	_____
Koob, Markus	_____	Hirte Dr., Heribert	_____
Kudla, Bettina	_____	Kalb, Bartholomäus	_____
Lerchenfeld, Philipp Graf	_____	Lenz Dr., Andreas	_____
Michelbach Dr. h.c., Hans	_____	Linnemann Dr., Carsten	_____
Middelberg Dr., Mathias	_____	Mattfeldt, Andreas	_____
Murmann Dr., Philipp		Nick Dr., Andreas	_____
Radwan, Alexander	_____	Riebsamen, Lothar	_____
Schindler, Norbert	_____	Selle, Johannes	_____
Steffel Dr., Frank	_____	Viesehon, Thomas	_____
Stetten, Christian Frhr. von	_____	Wanderwitz, Marco	_____
Tillmann, Antje		Whittaker, Kai	_____



Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)
Montag, 11. Januar 2016, 11:00 Uhr

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Ordentliche Mitglieder	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder	Unterschrift
SPD		SPD	
Arndt-Brauer, Ingrid		Hartmann, Sebastian	_____
Binding (Heidelberg), Lothar	_____	Jantz, Christina	_____
Daldrup, Bernhard	_____	Krüger Dr., Hans-Ulrich	_____
Hakverdi, Metin	_____	Lauterbach Dr., Karl	_____
Junge, Frank	_____	Mindrup, Klaus	_____
Kiziltepe, Cansel		Poß, Joachim	_____
Petry, Christian	_____	Post, Florian	_____
Ryglewski, Sarah		Sawade, Annette	_____
Schwarz, Andreas	_____	Schneider (Erfurt), Carsten	_____
Zimmermann Dr., Jens		Vöpel, Dirk	_____
Zöllmer, Manfred		Ziegler, Dagmar	_____
DIE LINKE.		DIE LINKE.	
Claus, Roland	_____	Lay, Caren	_____
Karawanskij, Susanna	_____	Schlecht, Michael	_____
Pitterla, Richard		Wagenknecht Dr., Sahra	_____
Troost Dr., Axel	_____	Zdebel, Hubertus	_____
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	
Gambke Dr., Thomas	_____	Andreae, Kerstin	_____
Haßelmann, Britta		Dröge, Katharina	_____
Paus, Lisa	_____	Hajduk, Anja	_____
Schick Dr., Gerhard	_____	Kindler, Sven-Christian	_____



11.01.2015
11⁰⁰

Unterschriftsliste
Fraktionsmitarbeiter

<u>Name</u>	<u>Fraktion</u>	<u>Unterschrift</u>
Stephan Rochow	CDU/CSU	..... <i>[Signature]</i>
Christian Schmetz	CDU/CSU	.....
Udo Weber	CDU/CSU	.....
Silvia Marenow	CDU/CSU	..... <i>[Signature]</i>
Susanne Kroll	SPD	.....
Gerald Steininger	SPD	.....
Dirk Klimach	SPD	.....
Karsten Peters	DIE LINKE.	.....
Christoph Sauer	DIE LINKE.	..... <i>[Signature]</i>
Klaus Seipp	BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....
Stefan Mai	BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....



Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

Montag, 11. Januar 2016, 11:00 Uhr

	Fraktionsvorsitz	Vertreter
CDU/CSU	_____	_____
SPD	_____	_____
DIE LINKE	_____	_____
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	_____	_____

Fraktionsmitarbeiter

Name (Bitte in Druckschrift)	Fraktion	Unterschrift
Zollrückhofen	CDU/CSU	Zollrückhofen
Jilkuweit	CDU/CSU	Jilkuweit
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____



Ministerium bzw. Dienststelle (bitte in Druckschrift)	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amts- bezeichnung
BMF	Höhlmeier		MR
BMF	Poppenberg		MR
BAWV	Fielens		MR



Bundesrat

Land	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amtsbezeichnung
Baden-Württemberg	Gan		RR
Bayern	Heizer		RRin
Berlin			
Brandenburg			
Bremen			
Hamburg	Wingaus / Koenigs		
Hessen			
Mecklenburg-Vorpommern			
Niedersachsen	HANT		RD
Nordrhein-Westfalen			
Rheinland-Pfalz			
Saarland			
Sachsen			
Sachsen-Anhalt			
Schleswig-Holstein	Sap		RR
Thüringen			



Unterschriftsliste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
„Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes
zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“
- BT-Drucksache 18/6679 - -

Montag, 11. Januar 2016 (11.00 bis 12.00 Uhr)

Boysen-Hogrefe, Dr. Jens (Institut für Weltwirtschaft in Kiel)

Brandt, Claus (PricewaterhouseCoopers AG)

**Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut
an der Universität zu Köln (FiFo Köln)**

Michael Thöne

Geitmann, Peter (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di))

Jäde, Holger (Berufsbildungsstätte Seeschifffahrt e. V.)

Verband Deutscher Reeder (VDR)

Ralf Nagel

Tilo Wallrabenstein

Stefan Evers



Unterschriftsliste der Teilnehmer des mitberatenden Ausschusses

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
„Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes
zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt“
- BT-Drucksache 18/6679 -

Montag, 11. Januar 2016 (11.00 bis 12.00 Uhr)

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

B. Pöhl _____
Hebel Behrens _____
_____ *L. J. ...* _____
_____ *...* _____



Beginn: 11.00 Uhr

Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf des Bundesrates

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

BT-Drucksache 18/6679

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Guten Morgen. Ich begrüße alle Anwesenden zur 65. Sitzung des Finanzausschusses. Ich wünsche allen noch ein frohes, neues Jahr. Das ist unsere erste Sitzung dieses Jahr. Ich denke, wir sollten sie als gutes Omen und guten Auftakt nehmen. Ich begrüße besonders die Experten, die dem Finanzausschuss heute ihren Sachverstand für die Beratung zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“ auf BT-Drucksache 18/6679 zur Verfügung stellen.

Soweit Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab ihre schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Die Stellungnahmen finden sich auch im Internetauftritt des Finanzausschusses wieder und werden Bestandteil des Protokolls zur heutigen Sitzung.

Ich begrüße die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses und soweit anwesend auch die des mitberatenden Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur. Ich darf für das Bundesministerium der Finanzen Herrn Unterabteilungsleiter Dr. Möhlenbrock sowie weitere Mitarbeiter begrüßen. Ferner begrüße ich die Vertreter der Länder. Soweit anwesend begrüße ich die Vertreter der Bild-, Ton- und Printmedien. Nicht zuletzt darf ich noch die auf der Tribüne Platz genommenen Gäste begrüßen. Ich freue mich auf die einstündige Anhörung.

Zum Thema der heutigen Anhörung: Der heutigen Anhörung liegt der eingangs bereits erwähnte Gesetzentwurf zugrunde. Er verfolgt das Ziel, das

seemännische Know-how für die maritime Wirtschaft in Deutschland zu sichern. Die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 auf 100 Prozent wird dafür als ein geeignetes Instrument angesehen, da vergleichsweise kurzfristig Kostenentlastungen für Schiffe unter deutscher Flagge geschaffen werden und ein maßgeblicher Beitrag zur Sicherung der Beschäftigung unter deutscher Flagge geschaffen wird.

Für diese Anhörung ist ein Zeitraum von einer Stunde, also bis 12.00 Uhr, vorgesehen.

Nach unserem bewährten Verfahren sind höchstens zwei Fragen an einen Sachverständigen bzw. jeweils eine Frage an zwei Sachverständige zu stellen. Ziel ist es dabei, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Gelegenheit zur Fragestellung und Ihnen als Sachverständigen zur Antwort zu geben. Ich darf deshalb alle ganz herzlich bitten, kurze Fragen zu stellen und knappe Antworten zu geben. Die fragstellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn Ihrer Frage die Sachverständige oder den Sachverständigen zu nennen, an den sich die Frage richtet, und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um Verwechslungen zu vermeiden. Die Fraktionen werden gebeten, ihre Fragesteller, auch die des mitberatenden Ausschusses, im Vorhinein über die Obfrau oder den Obmann des Finanzausschusses bei mir anzumelden.

Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung mitgeschnitten. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts das Protokoll erstellen, werden die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme von mir namentlich aufgerufen. Ich darf alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, damit es zu keinen Störungen kommt.

Wir beginnen jetzt mit der Anhörung. Die CDU/CSU-Fraktion beginnt mit Herrn Abg. Dr. Murmann.

Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Frau Vorsitzende, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, erst einmal ein frohes, neues Jahr. Ich



würde damit einsteigen wollen, dass wir im Vergleich zu der ursprünglichen Regelung überlegen, die 183-Tage-Regelung herauszunehmen. Um uns die Auswirkungen dieser Maßnahme deutlicher zu machen, stelle ich meine Frage an den Verband Deutscher Reeder und an Herrn Jäde. Vielleicht können Sie uns kurz erläutern, welchen Vorteil es hätte, wenn wir die bisher bestehende 183-Tage-Regelung tatsächlich aussetzen würden. Wir haben das intern schon einmal diskutiert, aber ich denke, es wäre gut, das noch einmal aus Ihrer Sicht zu hören. Danke schön.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Danke. Herr Nagel, bitte.

Sv **Ralf Nagel** (Verband Deutscher Reeder (VDR)): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, herzlichen Dank für die Einladung gleich zu Jahresbeginn. Auch von unserer Seite beste Wünsche. Es wird ein weiteres schwieriges Jahr für die deutsche Handelsschifffahrt werden. Deshalb ein besonderes Dankeschön dafür, dass wir über das Thema sprechen.

Die 183-Tage-Regelung ist aus unserer Sicht eine abstrakte Regelung, die mit der Frage, ob deutsche Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge beschäftigt werden, direkt nichts zu tun hat. Sie ist nach unserem Kenntnisstand aus Doppelbesteuerungsabkommen übernommen worden und führt dazu, dass unsere Unternehmen nicht wirklich planen können, ob sie diesen heutigen Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent auch tatsächlich in Anspruch nehmen können. Sie planen damit zu Beginn des Jahres. Jedoch kann es sich im dritten Quartal des Jahres herausstellen, dass der Seemann oder die Seefrau, für die dieser Lohnsteuereinbehalt geltend gemacht wird, aufgrund von Krankheit oder anderer Einplanung unterhalb diese 183 Tage fällt. Dann kommt es zu einer Rückabwicklung. Das führt sowohl bei den Unternehmen wie auch bei der Finanzverwaltung zu erheblichem bürokratischen Aufwand und bewirkt in der Sache selbst nur, dass ein Teil der Unternehmen, die deutsche Seeleute unter deutscher Flagge beschäftigen und den Lohnsteuereinbehalt in Anspruch nehmen, diesen am Ende doch nicht bekommen können. Dankeschön.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Jäde, bitte.

Sv **Holger Jäde** (Berufsbildungsstätte Seeschiffahrt e. V.): Auch von meiner Seite erst einmal ganz herzlichen Dank, einen guten Morgen und alles Gute für 2016. Ich möchte noch Folgendes aus der Praxis ergänzen: Heutzutage sind die Einsatzzeiten der Seeleute nicht mehr so lang, das heißt, wir haben oftmals Einsatzzeiten von eins-zu-eins, also zwei Monate Seefahrt und zwei Monate Urlaub. Aus diesem Grund ist die 183-Tage-Regelung nicht mehr sinnvoll. Aus meiner Sicht wird es zu keiner Verbesserung führen, wenn die 183-Tage-Regelung bleibt und der Lohnsteuereinbehalt zum Beispiel auf 100 Prozent erhöht werden würde. Die 183-Tage-Regelung passt nicht mehr in das moderne System. Die Zeiten auf See und die Urlaubsabläufe passen nicht mehr zu der 183-Tage-Regelung. Der administrative Aufwand ist zu hoch. Von daher würde ich davon Abstand nehmen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion der SPD ist Herr Abg. Dr. Zimmermann.

Abg. **Dr. Jens Zimmermann** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich würde meine Fragen an ver.di richten. Mich würde Ihre Sicht zu dieser 183-Tage-Regelung vor dem Hintergrund der Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerperspektive interessieren. Zugleich würde mich Ihre Sicht interessieren, wie Sie den Vorschlag des Instruments des Lohnsteuereinhalts und die geplanten Änderungen einschätzen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Geitmann, bitte.

Sv **Peter Geitmann** (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)): Danke, Frau Vorsitzende. Bei der Einschätzung zur 183-Tage-Regelung schließe ich mich meinen Vorrednern an. Bis zum letzten Jahr war ich in einer Reederei tätig. Wir haben in der Reederei ein System gehabt, das die Seeleute so auch mitgetragen haben: Etwas weniger Heuer, dafür mehr und geregelte Freizeit. Das ist ihnen für ihre Familien wichtig.



Wer ein-zu-eins fährt, kommt nicht in jedem Fall auf diese 183 Tage. Das ist aufgrund von Ablösebedingungen, die es in der Seefahrt gibt – Hafensolge usw. –, nicht realisierbar und umsetzbar. So fallen Leute aus dieser 183-Tage-Regelung heraus.

Des Weiteren muss man sagen, dass der Wechsel von einem Schiff zum anderen oder auch Krankheitsfälle dazu führen, dass man die 183 Tage nicht erreicht. Insofern ist die Regelung, die auch unseres Erachtens aus Doppelbesteuerungsabkommen kommt und dort sicherlich auch sinnvoll ist, hier hingegen nicht sinnvoll.

Bei der zweiten Frage zum Lohnsteuereinbehalt beziehe ich mich auf die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr. Dort wurde ausdrücklich gesagt, dass Förderungen für die Seeschiffahrtsunternehmen in der Europäischen Gemeinschaft erfolgen können, wenn sie den Erhalt des Know-how zum Ziel haben. Insofern können – so hat die EU das auch deutlich gemacht – Schiffahrtsunternehmen von den gesamten Lohnnebenkosten befreit werden. Das unterstützen wir auch, weil im Verhältnis zu den Drittstaaten ausländern Seeleute aus den Mitgliedstaaten bei den Kosten nicht mithalten können.

Wenn wir das Know-how aus Europa in der Seeschiffahrt erhalten wollen, dann muss man in diese Richtung handeln. Deutschland hat gehandelt. 40 Prozent Lohnsteuereinbehalt waren aber nicht ausreichend. Jetzt kommt die Erhöhung auf 100 Prozent. Das ist richtig – aber eben nur, das möchte ich noch einmal betonen, für Seeleute aus der Gemeinschaft. Das steht ganz klar in den Leitlinien drin. Die Tatsache, dass auch Drittstaaten ausländer von der Lohnsteuer unter deutscher Flagge befreit werden, ist ein Fehler, der hier beseitigt werden muss.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion der CDU/CSU ist Herr Abg. Gutting.

Abg. **Olav Gutting** (CDU/CSU): Vielen Dank. Von mir auch noch einmal ein frohes neues Jahr, Frau Vorsitzende, liebe Kolleginnen und Kollegen und Sachverständige. Ich hätte auch noch einmal eine

Frage bezüglich der Rechtmäßigkeit nach dem EU-Beihilferecht an den Verband Deutsche Reeder und an Herrn Brandt: Ist eine Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts nach dem EU-Beihilferecht zulässig? Können wir das noch einmal vertiefen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Nagel, bitte.

Sv **Ralf Nagel** (Verband Deutscher Reeder (VDR)): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren: Ja, sie ist zulässig. Das ergibt sich auch aus dem Kabinettsbeschluss und der Stellungnahme der Bundesregierung. Das EU-Beihilferegime für die Seeschiffahrt ist 1995 installiert worden. Es ist in Abständen von etwa fünf Jahren immer wieder überprüft worden, ob es auch die gewünschte Wirkung erzeugt, nämlich die Beschäftigung von EU-Seeleuten. Bisher ergab das immer ein positives Ergebnis. Die Beihilfeleitlinie lässt in der Tat den Nationalstaaten – je nachdem wie ihre Systeme gestaltet sind – unterschiedliche Wege offen, die Lohnnebenkosten – also die Sozialabgaben und die Steuern – der Unternehmen zu reduzieren. Das ist nach der EU-Beihilfeleitlinie aus unserer Sicht sogar gewünscht. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Brandt, bitte.

Sv **Claus Brandt** (PricewaterhouseCoopers AG): Ich möchte das noch einmal ergänzen: Die Beihilfeleitlinien der EU sehen hierzu keine Reglementierung in irgendeiner Form vor. Das, was bisher im deutschen Einkommensteuergesetz festgeschrieben worden ist, ist eine Regelung gewesen, die vom deutschen Gesetzgeber getroffen worden ist. Dort gab es keine Begrenzungen seitens der EU.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE. ist Herr Abg. Pitterle.

Abg. **Richard Pitterle** (DIE LINKE.): Danke, Frau Vorsitzende. Der Begründung des Gesetzentwurfes ist zu entnehmen: „Die Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts auf 100 Prozent ist ein geeignetes Instrument, um Beschäftigung unter deutscher Flagge zu sichern und damit die Grundlagen für das seemännische Know-how zu schaffen.“



Angesicht der genannten Ziele möchte ich gerne an Herrn Dr. Thöne vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut an der Universität zu Köln folgende zwei Fragen stellen: Ist es eindeutig nachgewiesen, dass eine Subventionierung der Seeschifffahrt gesamtwirtschaftlich vorteilhaft ist und nicht nur partiell Interessen zulasten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler bedient? Und zweitens: Inwiefern ist erwiesen, dass der Lohnsteuereinbehalt ein effizientes Mittel zur Erreichung der genannten Ziele darstellt?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Dr. Thöne, bitte.

Sv **Dr. Michael Thöne** (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo Köln)): Meine Damen und Herren, auch von meiner Seite ein frohes neues Jahr und alle guten Wünsche für das kommende Jahr.

Beide Fragen kann man zunächst erst einmal mit „Nein“ beantworten. Die Frage, ob es jenseits der unzweifelhaften branchenspezifischen Begünstigungen auch eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit gibt, folgte nur daraus, wenn wir denn feststellen müssen, wie sich das seemännische Know-how auf die deutsche Gesamtwirtschaft auswirkt und ob es eine besondere Wirkung auf die deutsche Gesamtwirtschaft hat im Gegensatz zu der Beschäftigung und Schaffung von Stellen, die eben nicht in der Gefahr sind, nicht nur eine vorübergehende, sondern eine dauerhafte Subventionierung mit sich zu bringen. Das ist aber nicht nachgewiesen, zumal das seemännische Know-how, das eine so zentrale Rolle im Gesetzentwurf spielt, niemals spezifisch dargelegt und überprüfbar operationalisiert worden ist. Der Gesetzentwurf geht darauf auch nicht ein.

Das Gleiche gilt für die besondere Eignung der Steuersubvention. Die Bundesregierung hat im vergangenen Januar 2015 ihre subventionspolitischen Leitlinien verschärft und insbesondere für die Einführung und Erhöhung bestehender Steuersubventionen besonders harte Maßstäbe formuliert. Danach sei immer eine Finanzhilfe zu gewähren, wenn man nicht sehe, dass das Gegenteil, also eine Steuervergünstigung, richtig sei. Der Lohnsteuereinbehalt wirkt regressiv, das

heißt, es wird umso höher gefördert, je höher das Einkommen ist. Er differenziert durch die steuerliche Systematik zwischen verheirateten und nichtverheirateten Seeleuten, was der Bundesrechnungshof schon vor diversen Jahren als verfassungsrechtlich hochgradig problematisch dargestellt hat. Auch für diesen wie auch für viele andere Steuervergünstigungen gilt, dass eine Finanzhilfe im Zweifelsfall zielgenauer ausgestaltet werden kann und auch fiskalisch einen geringeren Aufwand mit sich bringt.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächste Fragestellerin für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Abg. Paus.

Abg. **Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht an Herrn Dr. Boysen-Hogrefe. Wie schätzen Sie die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Subvention für die Seeschifffahrt ein? Halten Sie die Begründung für gerechtfertigt? Könnten Sie das auch noch in den Zusammenhang der insgesamt gewährten Subventionen für die maritime Wirtschaft stellen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Dr. Boysen-Hogrefe, bitte.

Sv **Dr. Jens Boysen-Hogrefe** (Institut für Weltwirtschaft an der Uni Kiel): Vielen Dank, meine sehr verehrten Damen und Herren. Die Begründung halte ich – ähnlich wie mein Vorredner – auch für sehr fragwürdig, weil hier letztlich externe Effekte unterstellt werden, die in keiner Weise in der Begründung nachgewiesen werden. Man muss vielleicht noch Folgendes hinzufügen: Diese externen Effekte, also das Know-how in der maritimen Wirtschaft, ist sicherlich ein wesentlicher Aspekt, wenn er zumindest erst einmal vorhanden und zu messen ist. Aber selbst, wenn er vorhanden ist, stellt sich die Frage, ob man das Ziel, diesen positiven externen Effekt zu internalisieren, nicht durch andere Mittel erreichen kann. Dort muss vielleicht noch nicht einmal der Staat aktiv werden. Wenn die maritime Wirtschaft oder andere Partner in der maritimen Wirtschaft ein Interesse daran haben, dieses Know-how zu erhalten, dann haben sie vielleicht auch ein Interesse, das sie in Geldeinheiten ausdrücken würden. Das heißt, dass sie vielleicht selber aktiv würden, hier die Beschäftigung durch bestimmte



Maßnahmen zu fördern. Es ist nicht unbedingt Aufgabe des Staates, diesen Effekt dann zu internalisieren.

Außerdem halte ich es aus europapolitischer Sicht für problematisch. Es ist zwar sicherlich richtig, dass man bei einer adäquaten Vornahme der Ausgestaltung noch innerhalb gewisser europarechtlicher Rahmen bleibt. Jedoch finde ich es schon bemerkenswert, dass im Gesetzentwurf davon gesprochen wird, dass die deutsche Flagge gegenüber anderen europäischen Flaggen positiv diskriminiert werden soll. Den Gedanken eines europäischen Binnenmarktes oder auch der Arbeitnehmerfreizügigkeit finde ich gar nicht wieder. Von daher ist es auch problematisch, dass der Steuerzahler dafür in die Pflicht genommen werden soll. Auch wenn die Lage in der Seehandelsschifffahrt schwierig sein sollte, ist es dennoch schwer zu vermitteln, warum die Steuerzahler hier in die Pflicht genommen werden sollen. Das ist eine Frage der Steuergerechtigkeit und auch der Vermittlung. Ich glaube, dass die Steuergerechtigkeit aus Sicht vieler Steuerbürger ein hohes Gut ist, das man nicht durch einzelne Steuersubventionen gefährden sollte.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächste Fragestellerin für die Fraktion der SPD ist Frau Abg. Dr. Malecha-Nissen.

Abg. **Dr. Birgit Malecha-Nissen** (SPD): Von mir auch noch ein frohes neues Jahr. Wir sind hier zusammen, um über den Gesetzentwurf zum Lohnsteuereinbehalt zu sprechen. Dieser Punkt ist Bestandteil eines großen Pakets. Dazu gehören die Lohnnebenkosten, die Zuschüsse, die Tonnagesteuer und die Schiffsbesetzungsverordnung.

Unsere Frage an Herrn Dr. Boysen-Hogrefe und Herrn Jäde ist folgende: Wie sehen Sie im Zusammenhang mit dem Gesamtpaket – besonders natürlich auch die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung –, dass mit diesen Maßnahmen bezüglich der 183-Tage-Regelung und der Anhebung auf 100 Prozent Ausbildung und Beschäftigung und damit auch ein Stopp der Ausflagung wirklich gesichert sind? Inwieweit ist das ein Instrument hinsichtlich des Gesamtpaketes an Neuerungen? Wie sehen Sie das in dem Zusammenhang?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Dr. Boysen-Hogrefe, bitte.

Sv **Dr. Jens Boysen-Hogrefe** (Institut für Weltwirtschaft an der Uni Kiel): Wenn man das Ziel hat, die deutsche Seehandelsschifffahrt zu stärken, dann ist es sicherlich zielgerichtet, dass man versucht, die Arbeitskosten zu reduzieren. Das mag sein. Die Frage ist, ob das ein adäquates und sinnvolles Ziel ist. Ich formuliere das etwas anders: Eine einzelne Branche zu stärken oder zu stützen, muss nicht Aufgabe der Finanzpolitik sein. Wenn man das so betrachtet, dann könnte man auf viele Branchen zugehen, die zurzeit Probleme haben. Diese Maßnahmen helfen vielleicht, die deutsche Seeschifffahrt etwas zu stärken. Insgesamt ist diese Vorgehensweise aber zu hinterfragen.

Ferner ist es sehr zweifelhaft, ob es letztlich den „Exodus“ der deutschen Seeschifffahrt dauerhaft aufhalten kann. Denn der Trend ist eindeutig. Es gibt ein Strukturproblem, der Kostendruck ist sicherlich sehr hoch. Ich halte es für wahrscheinlich, dass man den fortlaufenden Strukturwandelprozess dadurch nur etwas mindert, aber nicht aufhalten kann. In diesem Sinne würde man einfach nur den Strukturwandel verzögern. Mit Subventionen, die den Strukturwandel nur verzögern, haben wir in der Vergangenheit mehrere Erfahrungen gemacht: Sie sind kostspielig, aber am Ende relativ nutzlos.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Die zweite Frage ging an Herrn Jäde.

Sv **Holger Jäde** (Berufsbildungsstätte Seeschifffahrt e. V.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Zunächst zur Situation in der Seeschifffahrt insgesamt: Wir wissen, dass die deutsche Seeschifffahrt – egal unter welcher Flagge – international schon immer unter einem immensen Konkurrenzdruck stand. Das konnte man nie verhindern und das wird auch schwer zu verhindern sein, weil in der Seeschifffahrt international und globalisiert gearbeitet wird. Das wird man nur durch Maßnahmen wie die hier besprochenen ändern können.

Wir haben sehr viele Maßnahmen auch gerade nach der letzten Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven beschlossen, die als Gesamtpaket



garantieren sollen, dass wir den Standort, die maritime Wirtschaft und damit die Seeschifffahrt stützen und stärken werden. Das ist für mich eindeutig erkennbar. Wenn wir jetzt nichts machen, wird es für Deutschland als eine der größten Exportnationen dann schwierig werden, wenn es keine Flotte bzw. gar keine Reedereien mehr hat, die eine Flotte haben. Die Maßnahmen-Pakete, die jetzt geschnürt worden sind, werden mit Sicherheit über einen längeren Zeitraum auch wirksam sein. Das sind die Ausbildungsplatzförderung, die Tonnagebesteuerung, die Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten, aber auch der Lohnsteuereinbehalt.

Was ich aber kritisch sehe – das hat mich auch ein bisschen irritiert –, ist die Ankündigung des Bundesverkehrsministers bei der Nationalen Maritimen Konferenz, und das hat er ein paar Tage später auch noch einmal bestätigt, dass wir nämlich eine Änderung der Schiffsbesetzung von vier EU-Seeleuten auf nur noch zwei EU-Seeleuten wollen. Das passt für mich nicht zu den sonst schlüssigen Paketen. Denn ich möchte Know-how, Ausbildung, Beschäftigung und Besatzung stärken. Wenn ich dann aber die Nationalitätenvorgabe von vier auf zwei EU-Seeleuten mindere und alles andere Drittstaatenländer sind, bedeutet es für mich, dass damit möglicherweise das in Frage steht, was wir durch den 100-%igen Lohnsteuereinbehalt eigentlich erreichen möchten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion der CDU/CSU ist Herr Abg. Dr. Murmann.

Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Ich möchte noch einmal darauf eingehen, wie es in anderen Ländern gehandhabt wird. Wir sind alle keine Fans von Subventionen, aber wir haben doch das Problem, dass es – ich sage einfach einmal – wie bei einem Ruderwettbewerb ist, bei dem unser Boot aufgrund unserer Ansprüche etwas schwerer als die Boote der anderen ist. Insofern versuchen wir, dort ein bisschen Gewicht rauszunehmen, auch wenn das unseren normalen Ansprüchen natürlich nicht entspricht. Insofern gebe ich Ihnen – Herr Dr. Boysen-Hogrefe – natürlich Recht. Auf der anderen Seite sind wir aber entschlossen, an dem Ruderwettbewerb weiterhin teilzunehmen. Wir

wollen dort natürlich auch möglichst weit vorne mitspielen. Das nur einmal ganz kurz vorneweg.

Meine Fragen gehen an Herrn Nagel vom Verband Deutscher Reeder und an Herrn Brandt, um auch noch einmal einen internationalen Vergleich anzustellen. Können Sie vielleicht noch einmal sagen, welche Länder neben Deutschland auch einen Lohnsteuereinbehalt machen. Sind die Lohnsteuereinbehalte dort befristet? Wie sind die Erfahrungen damit? Hat das tatsächlich etwas bewirkt? Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Nagel, bitte.

Sv **Ralf Nagel** (Verband Deutscher Reeder (VDR)): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, zunächst möchte ich noch einmal deutlich machen, dass wir uns in einem EU-Beihilferahmen bewegen, der seit 1995 existiert. Im Hinblick auf die Frage „Binnenmarkt“ ist vielleicht von Interesse, dass die Zuständigkeit für diese Beihilfeleitlinie vom Verkehrskommissar zum Wettbewerbskommissar gewechselt ist. Die EU-Kommission überprüft immer in Abständen, ob das mit dem Binnenmarkt verträglich ist. Insofern wird das immer wieder – auch auf europäischer Ebene – überprüft.

Nach unserer Kenntnis ist zumindest im Hinblick auf den Lohnsteuereinbehalt zum Beispiel in Dänemark und den Niederlanden keine Befristung vorgesehen. Auch die EU-Beihilfeleitlinie sieht keine Befristung vor – zumal die Kommission, wie ich eben sagte, das in Abständen sowieso überprüft. Daneben muss auch die Bundesregierung alle drei Jahre der EU-Kommission schriftlich berichten, ob die eingesetzten Instrumente die gewünschte Wirkung auch tatsächlich erzielen. In den Dokumenten der Kommission und auch in den Berichten der Bundesregierung kann man das nachlesen. Diese kommen insgesamt zu einem positiven Ergebnis.

In Bezug auf die Frage, wie andere zum Beispiel das Nationalitätenerfordernis regeln – also das, was hier eben mit der Schiffsbesetzungsverordnung angesprochen worden ist: Deutschland hat die strengste Schiffsbesetzungsverordnung. Alle anderen, die von diesen Instrumenten Gebrauch machen – ich bleibe noch einmal beim Vergleich



Niederlande und Dänemark –, haben solche Vorschriften nicht. Es reicht in der Regel aus, wenn der Kapitän oder die Kapitänin ein EU-Bürger oder eine EU-Bürgerin ist. Ansonsten gibt es keine Vorgaben. Insofern wären wir mit dem, was der Bundesverkehrsminister angekündigt hat, im europäischen Vergleich immer noch recht gut reguliert. Danke schön.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Brandt, bitte.

Sv **Claus Brandt** (PricewaterhouseCoopers AG): Ihre Frage, Herr Abg. Dr. Murmann, ging in verschiedene Richtungen, nämlich wie im Ausland entsprechende Förderung aussieht, wie diese Instrumente im Ausland jeweils gewirkt haben und das Ganze auch im Vergleich zu den deutschen Instrumenten. Sie haben verschiedene Instrumente dazu angesprochen. Beispielsweise haben die Niederlande, Dänemark und Malta unterschiedliche Förderrahmen. Bezogen auf das Thema Lohnsteuer haben alle drei Länder Regelungen, wonach die Lohnsteuer ganz erlassen wird bzw. es vereinfachte Verfahren gibt wie in den Niederlanden. Dort wird auf die gesamte Lohn- und Gehaltssumme eine Vergünstigung gegeben, wodurch dann der Steuer- und auch der Sozialabgabenteil mit abgedeckt ist. Hier gibt es verschiedene Instrumente. Niederlande und Dänemark sind vollkommen freigestellt, was Steuern und Sozialabgaben angeht. Malta hat eine ähnliche Regelung. Insofern befinden wir uns als Bundesrepublik Deutschland sehr wohl in einem internationalen Wettbewerb. Es gibt aber auch sehr viele EU-Staaten, die vergleichbare Regelungen wie Deutschland haben. Im Gegensatz dazu sind die Regelungen in den drei von mir genannten Ländern weitergehend und haben einen höheren wirtschaftlichen Effekt als die bisherigen deutschen Regelungen. Das einmal vorweg dazu.

Ich möchte damit auch sagen: Es ist hier notwendig, entsprechende Fördermaßnahmen auch anzupassen, weil andere europäische Länder das auch so machen. Man kann gerade auch bei den drei von mir genannten Ländern sehen, dass es entsprechende Beschäftigungseffekte hatte. Als in den Niederlanden, auf Malta und in Dänemark diese Regelungen eingeführt worden sind, hat es dazu geführt, dass mehr Schiffe in den Registern

dort registriert worden sind. Damit wurde dann auch für mehr Beschäftigung gesorgt.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Der nächste Fragesteller für die Fraktion der CDU/CSU ist ebenfalls Herr Dr. Murmann.

Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Okay. Dann würde ich gerne noch einmal auf die Frage mit der Befristung eingehen, die wir eben schon angerissen haben. Im Moment diskutieren wir, ob fünf Jahre oder zehn Jahre sinnvoll sind. Derzeit sind fünf Jahre vorgeschlagen. Ich würde gerne einmal den Vertreter von ver.di fragen. Wie sehen Sie denn das, wenn wir eine solche Regelung auf fünf Jahre befristen? Wie wären die Auswirkungen auf die Beschäftigung der Leute? Wenn ich neue Leute einstelle bzw. sie nicht entlasse, überlege ich als Arbeitgeber wahrscheinlich, wenn das Instrument in fünf Jahren ausläuft, ob ich dann ausfliegen sollte. Das wäre meine Hypothese. Ich würde gerne noch einmal den Vertreter von ver.di und den VDR fragen, wie Sie denn die Frage des Befristungszeitraums bewerten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Geitmann von ver.di, bitte.

Sv **Peter Geitmann** (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)): Ja, Frau Vorsitzende, ich kann sagen, dass eine Befristung sicherlich sinnvoll ist. Es ist ja nicht so, dass nach einer Befristung dieser Sachverhalt abgeschlossen ist. Es soll überprüft werden, ob der Effekt, den man sich gewünscht hat, eingetreten ist. Ist er nicht eingetreten, wird die Befristung sicherlich aufgehoben. Ist er eingetreten, kann man sie verlängern, was sinnvoll ist. Ich halte eine solche Überprüfung für sinnvoll, weil wir in der Vergangenheit erleben mussten, dass trotz vieler staatlicher Maßnahmen der Niedergang der deutschen Seeschifffahrt weiter angehalten hat. Ich will einfach noch einmal sehr deutlich sagen, weil Herr Boysen-Hogrefe das angesprochen hatte: Die Seeschifffahrt ist ein Zukunftswirtschaftszweig. Die Seeschifffahrt wird es immer geben und Transporte über die See werden vom Umfang her die größten sein. Die Frage ist nur: Werden wir dort mit deutschem Personal partizipieren? Also werden wir mit Know-how auf diesem Gebiet behalten, was dann auch landseitig Effekte in Wissenschaft und Forschung, in Schulstandorten, in Behörden und in



weiteren Bereichen bringt. Ich glaube, dass hat die EU mit den Leitlinien gewollt und auch erkannt, dass wir in Europa das Know-how in der Seeschifffahrt verlieren, wenn die Staaten nichts unternehmen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Nagel, bitte.

Sv **Ralf Nagel** (Verband Deutscher Reeder (VDR)): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Dr. Murmann, es ist selbstverständlich und völlig nachvollziehbar, dass diese Instrumente und der Einsatz immer wieder überprüft werden müssen. Ich hatte ja eben schon auf einige Überprüfungen hingewiesen. In der unternehmerischen Praxis ist die Unsicherheit natürlich schwierig, ob es den Lohnsteuereinkommen weiter geben kann. Deshalb haben wir in unserer Stellungnahme auch dafür geworben, dass man eine harte Evaluierungsklausel in dieses Gesetz einfügt. Andererseits wird es ohnehin so sein. Ob die Instrumente ihre Wirkung entfalten, wird man erst in einigen Jahren sehen können. Wir hoffen das alle. Wir sind da zuversichtlich. Herr Brandt hat dazu auch einige Ausführungen gemacht. Insofern wäre eine längere Frist für unsere Unternehmen, im Übrigen auch im Hinblick auf die Vereinfachung in der Finanzverwaltung, besser handhabbar. Letztendlich ist es eine politische Frage, wann man eine harte Überprüfung haben will. Der Nachteil einer Befristung besteht darin, dass man für eine etwaige Fortsetzung der Maßnahme nach unserer Kenntnis erneut ein Notifizierungsverfahren bei der Kommission durchlaufen müsste. So weit von meiner Seite. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Der nächste Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Dr. Zimmermann.

Abg. **Dr. Jens Zimmermann** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich würde noch einmal Herrn Jäde bitten. Sie haben es schon mitschwingen lassen, aber wir haben ja, das wird ja in der Diskussion und in den Stellungnahmen sehr deutlich, ein Spektrum an Meinungen, das von „notwendigem Strukturwandel“ bis zu der Sichtweise, dass die Schifffahrt für uns in Deutschland als Wirtschaftsstandort eine Schlüsselfunktion hat, reicht. Ich würde Sie bitten, uns noch einmal auszuführen, wo der Zusammenhang zwischen den

Schiffen und Seeleuten, die unter deutscher Flagge fahren und arbeiten und dem Know-how liegt und was das für unser Land bedeutet.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Jäde, bitte.

Sv **Holger Jäde** (Berufsbildungsstätte Seeschifffahrt e. V.): Vielen Dank. Grundsätzlich ist es so, dass man das nicht unbedingt an der deutschen Flagge festmachen muss, sondern das gibt es natürlich auch unter internationaler Flagge. Wir können zum Beispiel ausbilden. Wir beschäftigen ja auch unter internationaler Flagge. Aber es hat sich zum Beispiel bei der Ausbildung zum Schiffsmechaniker – das ist die einzige duale Berufsausbildung, die es in der Seeschifffahrt gibt – gezeigt, dass die deutsche Flagge dabei federführend ist. Das ist gar keine Frage.

Es ist immer sehr schwer und deswegen auch nicht messbar, wie man überhaupt Know-how erhalten kann. Aber es ist einfach so, dass man die vielen Zulieferfirmen in Deutschland, die noch aktiv im Geschäft sind – zum Beispiel im Schiffsbau – unterstützen sollte. Viele unserer Werften haben nicht diese Aufträge, wie sie die Asiaten zum Beispiel haben, weil sie einfach nicht mehr mithalten konnten. Es gibt Großcontainerschiffe, die zwar in Asien gebaut werden, aber wir immer wieder feststellen, dass dort noch sehr viel deutsches Know-how verarbeitet und verbaut wird. Beispielsweise bei den Instrumenten, die auf der Brücke sind. Das geht nur, wenn man auch innovative Leute in den Firmen hat, die weiter daran arbeiten und die Erfahrung mitbringen. Und diese Erfahrung bekommt man nur, wenn man in der Seeschifffahrt lange Zeit tätig gewesen ist. Dabei ist die Flagge zweitrangig. Sondern es ist wichtiger, dass man überhaupt die Möglichkeit hat, als deutscher Seemann an Bord eines Schiffes tätig zu sein, erst eine Ausbildung zu machen und dann langfristig dort zu arbeiten, um dann an Land zum Beispiel bei einer Zulieferfirma seine Erfahrungen mit in diese neue Firma zu einzubringen, um dort die Innovation voranzutreiben. Wenn das nicht mehr möglich ist, wird es viele Firmen geben, die auch in Süddeutschland sitzen, die möglicherweise dann nicht mehr konkurrenzfähig sind. Das ist vielleicht nicht morgen, aber mit Sicherheit



übermorgen erkennbar und aus meiner Sicht ganz schwer messbar.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Der nächste Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist wieder Herr Dr. Murmann.

Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Ich würde gerne noch einmal einhaken und Herrn Jäde fragen. Wenn das so ist, warum haben wir denn überhaupt das Problem, wenn man tatsächlich unter internationalen Flaggen genauso gut fahren kann bzw. Beschäftigung findet? Warum stellen dann die anderen nicht auch Schiffsmechaniker ein und benutzen deutsche Seeleute? Ich will jetzt nicht zu sehr in das Thema „Schiffsbesetzungsverordnung“ abschweifen, denn das hat mit diesem Gesetz nichts zu tun. Aber die Kritik war ja auch, dass die Begründung im Gesetz sagen würde „Wir wollen damit Know-how erhalten“ und das ein bisschen in Zweifel gezogen wurde. Insofern wäre schon noch einmal meine Frage an Sie: Wie können wir denn sicher sein, dass wir mit der deutschen Flagge auch das Know-how erhalten?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Jäde, bitte.

Sv **Holger Jäde** (Berufsbildungsstätte Seeschiffahrt e. V.): Ich hoffe, dass ich die Frage richtig verstanden habe. Grundsätzlich ist es so, wenn man unter deutscher Flagge ausbildet und beschäftigt, man auch ganz andere Möglichkeiten der Regelung hat. Das heißt, unter deutscher Flagge habe ich auch die Möglichkeit, auf die Ausbildungsverordnung Einfluss zu nehmen. Das habe ich natürlich auch unter internationaler Flagge, aber dafür muss ich die Genehmigung haben, dass ich unter internationaler Flagge die deutsche Ausbildung durchführen darf.

Wenn ich unter internationaler Flagge im internationalen Geschäft fahre und die Schiffe entsprechend international besetze, bin ich erheblich konkurrenzfähiger als unter deutscher Flagge mit anderer Besetzung. Deswegen soll ja auch der Lohnsteuereinbehalt dafür Sorge tragen, dass wir uns annähern. International fahrende Reeder mit internationaler Flagge können zurzeit einfach günstiger zur See fahren als unter der deutschen Flagge. Das führt dazu, dass der Reeder

unter deutscher Flagge am Markt letztlich nicht konkurrenzfähig ist.

Hinzu kommt auch, dass seit der Finanzkrise das operative Geschäft der Reedereien teilweise schon von den Banken geführt wird. Das heißt, wenn ich zwei Schwesterschiffe habe, die von der Besatzung gleich sind, eines aber unter Liberia-Flagge und das andere unter deutscher Flagge fährt, sieht man am Ende des Jahres, welche Kosten das unter deutscher Flagge hatte und welche Kosten das unter der internationalen Flagge hatte. Dann wird den Reedern von den Banken schon mal die Vorgabe gemacht: „Pass mal auf, das unter deutscher Flagge ist nicht so, wie wir uns das vorstellen. Also wechsele bitte die Flagge, um konkurrenzfähig zu bleiben.“ Das muss man einfach so sehen. Das operative Geschäft wird nicht nur von den Reedern gemacht, sondern letztendlich auch durch den wirtschaftlichen und finanziellen Druck, der zurzeit besteht.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Der nächste Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE. ist Herr Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Die offizielle Begründung dieses Gesetzentwurfs besteht ja darin, dass gesagt wird, wir wollen maritimes Know-how und Kompetenz erhalten. Nun würde ich wissen wollen, ob denn das Instrument, was wir hier vor uns haben, wirklich das angemessene ist. Der Lohnsteuereinbehalt ist mit Einführung des Maritimen Bündnisses eingeführt worden und hat nicht dazu geführt, dass es zu einer dauerhaften positiven Entwicklung in der Seeschiffahrt aus der Sicht der Beschäftigten gekommen ist. Offenbar ist es für die Reeder immer noch sehr attraktiv, von Deutschland aus zu agieren und gleichwohl einen Großteil der Mannschaften aber unter fremder Flagge fahren zu lassen.

Meine Frage geht einmal an den Reedereivertreter und an den Kollegen Geitmann bezüglich der Wirksamkeit. Die Überschrift ist: „*Wir wollen Beschäftigung halten*“, und auch in Ihrer Stellungnahme steht: „Wir brauchen einen Lohnsteuereinbehalt von 100 Prozent, um Wettbewerbsnachteile insbesondere gegenüber europäischen Anbietern auszugleichen“. Gleichzeitig sagen Sie in Ihrer Stellungnahme auch,



dass Kontrolle notwendig ist. Also ohne ein funktionierendes Maritimes Bündnis geht das alles nicht. Zumindest ist das der Befund aus den letzten Jahren, in denen die Zusagen der Reeder nicht eingehalten worden sind. Darum würde ich Sie beide gerne mit der Frage konfrontieren: Wenn es dieses Instrument gibt, um den Reedern noch mehr Geld zur Verfügung zu stellen, wer garantiert dafür, dass es wirklich zu dem Effekt des Aufbaus bzw. Haltens des maritimen Know-hows kommt?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Nagel, bitte.

Sv **Ralf Nagel** (Verband Deutscher Reeder (VDR)): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, zunächst, wenn Sie sehen, wie sich die Beschäftigung deutscher Seeleute in den letzten Jahren entwickelt hat, werden Sie feststellen, dass die deutschen Reeder, trotz der Krise nach Lehman lange Zeit die deutsche Beschäftigung stabil gehalten haben und erst beginnend mit dem Jahr 2014, weil sich die Lage auf den Märkten nicht gebessert hat, der Abbau, auch von deutschen Seeleuten, begonnen hat. Es waren vorher nicht deutsche Seeleute, die abgebaut worden sind. Zum Zweiten, Herr Abg. Behrens, eine Garantie wird Ihnen keiner geben können. Aber ohne die Maßnahmen, ohne, dass wir den Anschluss an die Regelungen wie zum Beispiel in den Niederlanden und Dänemark finden, haben wir keine Chance, die Beschäftigung und die Ausbildung deutscher Seeleute tatsächlich weiter zu tragen.

Es geht also nicht um die Frage, ob hier für die Schifffahrtsunternehmen etwas getan wird, um etwa die Bilanz zu verbessern. Denn diese Mittel gibt es nur, wenn ich das tue, wofür sie vorgesehen sind, nämlich deutsche Seeleute unter deutscher Flagge zu beschäftigen. Wenn dieses Instrument nicht in Anspruch genommen wird, wird der Steuerzahler auch nicht in Anspruch genommen. Wir haben in den Niederlanden und Dänemark gesehen, Herr Brandt hat darauf abgehoben, dass es eine positive Wirkung hat. Und wir haben gegenüber dem Bundesverkehrsminister auch erklärt, dass wir von unserer Seite als Branche alles tun werden, um, wenn diese Instrumente kommen, die Zahl der deutschen Seeleute zu stabilisieren und möglichst auch wieder zu steigern, wenn hoffentlich die Märkte besser werden.

Im Hinblick auf die Frage, wozu man diese etwa 7 000 deutschen Seeleute braucht: Die Lotsen erkennen jetzt, dass es ein großes Problem ist, künftig noch genug Nachwuchs zu haben. Und die Lotsen, die haben ja mit uns als Schifffahrt nicht direkt zu tun als Branche. Sie sind wichtig, weil ohne die Lotsen die Zufahrten zu den deutschen Seehäfen auf Dauer nicht gesichert sind. Das ist nur ein Beispiel, wofür dieses Know-how unter anderem auch in der Zulieferindustrie notwendig ist. Deshalb wird es eine Garantie nicht geben. Aber, wenn wir diese Instrumente nicht bekommen, hat der deutsche Seemann auf Dauer keine Chance. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Geitmann bitte.

Sv **Peter Geitmann** (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)): Ja, Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren. Es war auch genau der zentrale Punkt von ver.di, dass wir gesagt haben, sämtliche Fördermaßnahmen – auch die Tonnagesteuer und auch die Versicherungssteuer auf Erlöspools – müssen an das Erhalten von Know-how gebunden werden. Es stimmt, die Lohnsteuer unter deutscher Flagge kommt nur zum Tragen, wenn auch der Seemann entsprechend eingestellt ist. Sie kommt aber auch für Drittstaaten-Ausländer zum Tragen. Das ist eine falsche Ausrichtung. Die muss korrigiert werden. Die ist nicht richtig. Man muss deutlich sagen, dass es sinnvoll ist, im globalen Wettbewerb die deutsche Seeschifffahrt zu fördern, wenn man sich dazu bekennt und eine mit deutschem Personal haben will. Wenn man das will, dann ist eine Förderung notwendig. Wir halten auch eine Überprüfbarkeit für dringend notwendig. Ich hatte es auch in der Stellungnahme deutlich gemacht: Es passt nicht zusammen, dass wir auf der einen Seite Geld für die Förderung des deutschen Personals zum Erhalt des europäischen deutschen Seeleute-Know-how ausschütten und auf der anderen Seite in der Schiffsbesetzungsverordnung die Vorschriften runtergefahren werden. Das muss man sich noch einmal ansehen, wenn es dann zur Diskussion zum Gesetz über die Schiffsbesetzungsverordnung kommt. Das passt einfach nicht.



Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Die nächste Fragestellerin für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Kollegin Paus.

Abg. **Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben jetzt alle, einschließlich der Verbandsvertreter, noch einmal deutlich gemacht, dass Sie sich in einem ruinösen Wettbewerb befinden und nicht sehen, wie Sie da rauskommen. Dann ist natürlich die entsprechende Konsequenz, wenn wir weiterhin eine deutsche Seeschifffahrt haben wollen, dann müssen wir sie unterstützen.

Es steht da ein bisschen ein Elefant im Raum, den bisher noch keiner angesprochen hat. Es ist noch nicht lange her: Die letzten vier Jahre waren ja geprägt von der Auseinandersetzung mit europäischen und deutschen Hilfen für Griechenland. Und in der Debatte gab es ja mehrere Zeitschriften und auch etliche Bundestagsabgeordnete dieses Hohen Hauses, die in verschiedensten Tonlagen – bis hin zu ganz schrill – kritisiert haben, dass es griechische Reeder gibt, die keine Steuern zahlen und dass überhaupt diese Art der Steuerbefreiung und Subventionierung für diese Branche existiert. Ich kann mich nicht dran erinnern, dass da irgendjemand thematisiert hätte, wie die deutsche Lage ist. Deswegen wollte ich es einfach noch mal ins Verhältnis setzen.

Auch ich weiß, dass die EU-Regelungen so sind wie sie sind. Aber wenn sie eben, wie Sie alle hier sagen, ruinös sind, dann wäre es doch richtiger, die EU-Regelung entsprechend zu verändern, anstatt jetzt weiter in den ruinösen Wettbewerb einzusteigen, zumal wir alle miteinander wissen, dass Griechenland zumindest – auch auf deutschen Druck – eine entsprechende Kehrtwendung machen musste. So viel als Bemerkung.

Da schließen sich zwei Fragen an. Eine an Herrn Thöne und eine an Herrn Brandt von PricewaterhouseCoopers. Deswegen möchte ich Herrn Thöne noch mal die Gelegenheit geben, Stellung zu nehmen, ob denn das seemännische Know-how aus Ihrer Sicht durch den vorliegenden Gesetzentwurf tatsächlich gesichert wird. Es wurde ja darauf hingewiesen, dass in Dänemark und Holland ähnliche Regelungen gelten. Ich gebe zu, dass ich sie mir noch nicht angeschaut habe. So, wie ich es verstanden habe, geht es eher um eine

Steuerbefreiung. Das Besondere an dem Lohnsteuereinbehalt ist ja, dass eben nicht nur befreit wird, sondern dass quasi Arbeitnehmer Geld an den Arbeitgeber zahlen. Sie hatten vor allem darauf hingewiesen, dass doch eigentlich dann sonstige direkte Hilfen das Richtige wären. Könnten Sie dazu noch genauer etwas sagen und dann auch etwas zur Kosten-Nutzen-Analyse und zur Zielgenauigkeit der Subvention?

Und an Herrn Brandt als Steuerrechtsexperten geht noch einmal die Frage – weil Sie darauf hingewiesen hatten, dass die Konkurrenz die Begründung für diese steuerliche Begünstigung ist – inwieweit Sie tatsächlich der Meinung sind, dass verfassungsrechtlich allein Konkurrenz als Begründung ausreicht. Herr Thöne hat bereits darauf hingewiesen, dass zumindest der Bundesrechnungshof diese Auffassung nicht teilt, dass Konkurrenz bereits ausreicht, um verfassungsrechtlich einen ausreichenden Tatbestand für eine steuerliche Begünstigung darzustellen. Es geht bei meiner Frage nicht um die EU-Regelung, sondern um die deutschen, verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Danke schön. Herr Dr. Thöne, bitte.

Sv **Dr. Michael Thöne** (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo Köln)): Wenn wir uns den Gesetzentwurf angucken, sollten wir vielleicht die beiden Dinge, über die wir die ganze Zeit schon sprechen, klarer auseinanderhalten. Auf der einen Seite steht im Gesetzentwurf die Formel vom seemännischen Know-how, mit der wir nicht so richtig etwas anzufangen wissen. Die Beispiele gehen in Richtung Lotsen oder in Richtung Schiffbau. Beides sind Dinge, die tatsächlich nicht die Seeleute auf hoher See sind. Das ist die eine Sache. Die andere Sache steht nun auch nicht mehr unausgesprochen, sondern sehr klar ausgesprochen da. Es geht um eine Begünstigung, so dass Beschäftigung Deutscher und von EU-Ausländern preislich noch wettbewerbsfähig ist, die mit der Know-how-Frage relativ wenig zu tun haben muss, sondern die im Grunde genommen etwas wie eine Anpassung oder Rettungsbeihilfe für eine Industrie ist, die international nicht mehr wettbewerbsfähig ist.



Im Gesetzentwurf ist in keiner Weise dargelegt und deswegen auch leider nicht überprüfbar (und mir auch nicht nachvollziehbar), dass man wüsste, wie sich dieses Know-how von Kapitänen, von Schiffsoffizieren bis zum Matrosen hinunter übersetzt in Wertschöpfung im deutschen Schiffbau, bei Zulieferern auch in Süddeutschland. Und warum das in dieser internationalsten aller Branchen dringend daran gebunden sein soll, dass die Beschäftigten deutschsprachig oder EU-Ausländer sein sollen, wird ebenfalls nicht klar. Denn solche Know-how-Verbindungen gibt es in der internationalen Wirtschaft in jeder Hinsicht. Wir sind nicht nur eine Exportnation, wir sind auch eine Kommunikationsnation. Wer hat noch ein Handy, was in Deutschland gebaut wurde? Hätten wir eine deutsche Handyindustrie, würden wir diese Diskussion auch hierüber führen. Es ist doch wichtig für unsere Wirtschaft zu kommunizieren! Da brauchen wir doch deutsche Handys!? Das eine und das andere hat aber miteinander relativ wenig zu tun. Und ich sehe nicht, dass dieses Steuerinstrument in irgendeiner Weise dieses Know-how aufrechterhalten kann.

Eine ganz andere Frage ist diejenige: Lohnt es sich, ist es sinnvoll für eine Volkswirtschaft insgesamt, eine spezielle Branche am Leben zu erhalten, die nach diesem Gesetzentwurf darauf angewiesen ist, sowohl die Lohnsteuer als auch 65 bis 75 Prozent der Sozialversicherungsbeiträge, nicht mehr in die Gemeinschaft abzuführen? Was machen wir mit den Menschen, die neu in diese Branche herein gehen, junge Menschen? Wohin soll das führen? Sie werden zur dauerhaften Subventionsklientel in Deutschland gemacht. So war es auch schon mit den Bergleuten im Ruhrgebiet, die jetzt alle jünger sind als die Subventionierung ihrer Zechen, weil man sie in die falschen Branchen gelockt hat. Das ist in einem Land, was auf dem Weg in die Vollbeschäftigung im Fachkräftebereich ist, sicherlich das Falscheste, was wir tun können.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Brandt, bitte.

Sv **Claus Brandt** (PricewaterhouseCoopers AG): Sie hatten mir Fragen zum Thema „Steuerrecht und Verfassungsmäßigkeit“ gestellt. Aber ich muss schon auf Ihre Punkte eingehen, die Sie genannt haben, wenn Sie sagen, dass das Know-how nicht

messbar ist und dass maritime Cluster in der Vergangenheit nicht erfolgreich gearbeitet haben. Warum war es denn möglich, dass Deutschland, was die Containerschiffsflotte anging, Nummer Eins in der Welt sein konnte, dass dadurch im Schiffbau und im Finanzdienstleistungswesen in erheblichem Umfang Arbeitsplätze geschaffen worden sind? Da spielen die Schiffszertifizierung und all dergleichen weitere Dienstleistungen mit eine Rolle. Dazu war es notwendig, auch Schiffahrts-Know-how zu haben und das natürlich auch entsprechend aufzunehmen und weiterzuentwickeln.

Des Weiteren möchte ich noch mal klarstellen, das schwang bei Ihrer Frage so ein bisschen mit, hier würden auch Subventionen an Reeder gezahlt. Ich will nur mal festhalten: Bei dem, über das wir hier reden, geht es um den Einbehalt der Lohnsteuer. Dann, wenn die Lohnsteuerschuld für den jeweiligen Seemann ermittelt worden ist, geht es darum dass sie vom Arbeitgeber einbehalten wird. Das steht ja auch so im Gesetzentwurf drin. Das wollte ich noch mal an der Stelle klarstellen, dass es um eine einbehaltende Steuer geht und nicht um eine direkte Zahlung, die hier der Staat zusätzlich an ein Schifffahrtunternehmen zu leisten hat.

Nächster Punkt: Ob allein die Konkurrenz rechtfertigt, hier eine steuerliche Begünstigung durchzuführen? Ich denke, in der Vergangenheit hat es auch in anderen Industrien ähnliche Überlegungen gegeben. Natürlich obliegt es allein dem Gesetzgeber, welche Mittel er dabei einsetzen will. Ich habe es bisher immer so verstanden, dass der deutsche Gesetzgeber, wie viele andere europäische Gesetzgeber auch, ein Zeichen setzen möchte und auch Unternehmen unterstützen möchte, damit gerade das vorhin beschriebene Know-how im Schifffahrtsbereich erhalten bleibt, was auch notwendig ist, damit Schifffahrt hier weiter betrieben werden kann. Klar ist, dass der Gesetzentwurf, so wie er hier auf dem Tisch liegt, im Rahmen der europäischen Beihilfeleitlinie liegt und insofern aus meiner Sicht damit auch vereinbar ist.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Der nächste Fragesteller ist Herr Kollege Dr. Murmann.



Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Im Gesetzentwurf ist angegeben, dass die Hilfe etwa 30 Mio. Euro kostet. An Herrn Brandt würde ich auch gern noch einmal die Frage stellen, inwieweit diese Summe nachvollziehbar ist. Kann man die nachrechnen, weil es ja doch eine relativ theoretische Summe ist? Wenn Schiffe ausgeflagt werden, dann ist die Lohnsteuer ohnehin für den deutschen Fiskus weg. Können Sie daher nachvollziehen, auf welcher Basis und wie realistisch diese 30 Millionen sind? Und den VDR möchte ich bitte auch dazu fragen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Noch einmal Herr Brandt, bitte.

Sv **Claus Brandt** (PricewaterhouseCoopers AG): Ich habe keine eigene Berechnung über die 30 Millionen angestellt. Wir müssten in die Rechnung einsteigen, ob das bei 6 800 Seeleuten im Jahr so überhaupt darstellbar wäre, sofern die Seeleute weiterhin unter diesen Gegebenheiten zu See fahren würden. Das Alternativszenario ist: Wenn die Schiffe, auf denen diese 6 800 deutschen Seeleute eingesetzt sind, nicht mehr unter deutscher Flagge fahren, sondern unter ausländischer Flagge, dann erübrigt sich das Thema. Dann wird hier gar keine Steuer mehr erhoben. Dann reden wir über Steuereinnahmen von Null.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Nagel, bitte.

Sv **Ralf Nagel** (Verband Deutscher Reeder (VDR)): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, ich kann für den VDR lediglich sagen, dass das in der Stellungnahme der Bundesregierung eine plausible Darstellung ist. Ich kann mich noch aus anderer Verantwortung erinnern, dass es eine Rechnung für den Lohnsteuereinbehalt in Höhe von 40 Prozent gab – im Jahr 2003 vor der Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck. Ich habe die Zahlen nicht mehr präsent, aber es bewegt sich alles im niedrigen zweistelligen Millionenbereich. Insofern ist aus unserer Sicht das, was in der Vorlage der Stellungnahme der Bundesregierung dargelegt ist, hoch plausibel.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Die nächste Fragestellerin für die SPD-Fraktion ist Frau Dr. Malecha-Nissen.

Abg. **Dr. Birgit Malecha-Nissen** (SPD): Vielen Dank. Ich möchte noch einmal betonen, dass auch in dem Antrag zur Maritimen Konferenz zu jeder der Maßnahmen, die wir heute besprochen haben, die Beschäftigung im Vordergrund steht – der Erhalt der deutschen Flagge. Deswegen geht meine Frage jetzt noch einmal an Herrn Geitmann, da die 183-Tage-Regelung für die meisten – glaube ich – ein bisschen schwer verständlich ist. Meine Frage ist noch mal ganz konkret: Würde ein Verzicht auf die 183-Tage-Regelung für die Deutschen wirklich eine Zunahme der Arbeitsverhältnisse, der abgeschlossenen Heuerverhältnisse bedeuten? Hat das auch Auswirkungen auf befristete Arbeitsverträge, dass auch kürzere Arbeitsverträge abgeschlossen würden? Hat das aus Ihrer Sicht wirklich auch eine Auswirkung auf einen tariflichen Arbeitsvertrag, wenn man die Mitgliederzahl erhöhen sollte?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Geitmann, bitte.

Sv **Peter Geitmann** (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)): Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren, ich kann ganz klar sagen, die 183-Tagesregelung macht Sinn, weil in der Tat in der letzten Zeit zunehmend zu erkennen ist, dass Reedereien vermehrt nur befristete Arbeitsverträge machen. Die wünschen wir uns natürlich nicht. Wir wünschen uns feste Arbeitsverträge, Dauerarbeitsverträge. Gleichwohl gibt es auch in Fährschiffahrtsreedereien, die hier vor der Haustür Deutschlands fahren, die Tatsache, dass dort regelmäßig Seeleute einsteigen, drei, vier Monate fahren und dann wieder nach Hause gehen. Wenn wir zu einer Entfristung von diesen 183 Tagen kommen, würde das natürlich auch die Reedereien reizen, vermehrt solche Leute einzustellen. Deswegen sagen wir, in Bezug auf den Einsatz und die Beschäftigung von Seeleuten – und ich beziehe mich hier nach wie vor, das betone ich auch noch einmal, auf Seeleute der Gemeinschaft, also europäische und deutsche Seeleute – macht die Aufhebung der 183-Tage-Regelung Sinn.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Ich denke, wir sind am Ende unserer Anhörung. Deswegen würde ich an dieser Stelle abrechen. Wir haben um 12.15 Uhr auch schon wieder die nächste Anhörung. Ich bedanke mich ganz herzlich



bei allen Beteiligten, besonders bei den Sachverständigen und wünsche Ihnen noch ein schönes Restjahr. Kommen Sie gut dahin, wo Sie heute noch hinkommen wollen. Es ist noch ein bisschen glatt in Berlin. Vielen Dank.

Schluss der Sitzung: 11.58 Uhr

Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Vorsitzende

Institut für Weltwirtschaft, 24100 Kiel

Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Vorsitzende des Finanzausschusses
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Kiellinie 66, 24105 Kiel
www.ifw-kiel.de

Dr. Jens Boysen-Hogrefe
Prognose-Zentrum

jens.hogrefe@ifw-kiel.de
T 0431/8814-210
F 0431/8814-525

Kiel, 6. Januar 2016

Schriftliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“

Sehr geehrte Frau Arndt-Brauer, sehr geehrte Damen und Herren,

Eine Subvention (im Folgenden werden auch Steuervergünstigungen für einzelne Sektoren unter Subventionen gefasst) ist nur dann zu rechtfertigen, wenn durch diese Marktversagen behoben werden kann, also zum Beispiel externe Effekte internalisiert werden, wobei dies alternativ nicht durch Marktprozesse geschehen kann. Zudem soll eine Subvention zielgerichtet die Folgen des Marktversagens beseitigen, also effizient und effektiv sein. Schließlich ist zu prüfen, ob der gesamtwirtschaftliche Nutzen der Subvention die negativen Effekte, die z.B. durch die Finanzierung der Subvention entstehen, auf- bzw. überwiegen.

Die Begründung des Gesetzentwurfs stellt in den Mittelpunkt seiner Ausführungen, dass das seemännische Know-How in Deutschland zentral für den Erfolg der maritimen Wirtschaft sei und dass die Ausflaggungen im Bereich der Handelsschifffahrt den Bestand an entsprechend geschultem Personal bedrohen. Die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts soll der Tendenz zur Ausflaggung entgegenwirken.

Es stellt sich angesichts der oben genannten Kriterien, inwieweit das im Rahmen der seemännischen Ausbildung und Beschäftigung erworbene Know-How deutscher Seeleute als ein externer Effekt für andere Teile der maritimen Wirtschaft begriffen werden kann. Dabei ist anzuerkennen, dass ausgebildete Seeleute in anderen Teilen der maritimen Wirtschaft arbeiten und dass die Handelsschifffahrt Teil der Wertschöpfungskette der gesamten maritimen Wirtschaft ist. Allerdings ist die Engführung auf die deutsche Flagge, die im Begründungstext deutlich gegen andere europäische Flaggen abgegrenzt wird, sehr fragwürdig. Zum einen dürfte ein Teil des Geschäfts der maritimen Wirtschaft, nicht zuletzt der im süddeutschen Raum

ansässigen, mit internationalen und insbesondere europäischen Handelspartnern abgewickelt werden und zum anderen sollte angesichts der Arbeitnehmerfreizügigkeit in Europa die Beschäftigung europäischer Seeleute in Deutschland nicht ungenannt bleiben. Dabei ist besonders bemerkenswert, dass kaum eine Branche so international ausgerichtet sein dürfte wie die Handelsschifffahrt.

In welchem Ausmaß oder ob überhaupt externe Effekte auf andere Teile der maritimen Wirtschaft ausgehen, ließe sich also nur klären, wenn dargestellt wird, in welchem Ausmaß Seeleute anderer Nationalität den Anforderungen der maritimen Wirtschaft nicht genügen – wobei Sprachbarrieren in diesem Wirtschaftszweig eine untergeordnete Rolle spielen dürften. Dazu äußert sich die Begründung des Gesetzentwurfs nicht.

Sollte die übrige maritime Wirtschaft in Deutschland ein Interesse daran haben, dass Seeleute in Deutschland ausgebildet werden, z.B. wegen der besonders hohen Qualität der Ausbildung, stellt sich die Frage, warum nicht die entsprechenden Teile der maritimen Wirtschaft selber in diesen Bereichen aktiv bzw. aktiver werden können und auf eigene Rechnung für Aus- und Fortbildung sorgen. Die Lösung über den Lohnsteuereinbehalt ist eher indirekt, was an Effizienz und Effektivität zweifeln lässt, und steht einer marktkonformen Lösung, die die Eigeninteressen der maritimen Wirtschaft wirken lässt, im Weg.

Ferner gibt es mehrere Aspekte, die die Ausweitung des Lohnsteuereinhalts über die durch diesen entstehenden fiskalischen Kosten hinaus, problematisch machen. Zwar mag die vorgeschlagene Änderung mit europäischen Richtlinien konform gehen, doch den Sinn und den Geist des gemeinsamen Binnenmarktes verfehlt sie. Der Binnenmarkt soll gerade dazu dienen die Vorteile der Arbeitsteilung zu heben. Ein gesonderter Schutz der „deutschen Flagge“ gegenüber anderen „europäischen Flaggen“ widerspricht dem. Die Preisvorteile die die deutschen Verbraucher durch günstigen Seeverkehr haben, werden durch die fiskalischen Kosten der Subvention reduziert. Ferner ist es bemerkenswert, wie der Gesetzentwurf die europäischen Obergrenzen für Beihilfen interpretiert. Ich hatte bisher angenommen, dass der gemeinsame Markt dazu dienen soll, Subventionswettläufe zu unterbinden. Obergrenzen sind also keine Zielmarken.

Dass die deutsche Seeschifffahrt schwierige Zeiten erlebt, ist nicht von der Hand zu weisen. Doch ist es kaum Aufgabe des Staates, auf die Malaise in einzelnen Branchen zu reagieren. Dabei sind zwei Aspekte zu bedenken. Zum einen stehen Subventionen für wirtschaftliche „schwächelnde“ Branchen in der Gefahr, den laufenden Strukturwandel zu behindern. In der Vergangenheit hat es sich immer wieder als kostspielig und nicht erfolgreich erwiesen, Branchen zu stützen, die letztlich dann doch entweder untergegangen sind oder überwiegend den Standort Deutschland verlassen haben. Zum anderen dürfte es vielen anderen Steuerzahlern schwer vermittelbar sein, dass eine einzelne Branche Subventionen erhält, weil sie wirtschaftlich schweren Zeiten gegenübersteht oder damit droht den Standort Deutschland

zu verlassen, während sie selbst, ob Unternehmen oder private Haushalte, gehalten sind, die Subventionen mit zu finanzieren, wobei nicht auszuschließen ist, dass sie selber auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten stecken. Die Akzeptanz des Steuersystems insgesamt, die in vielerlei Hinsicht einen wesentlichen Stellenwert für das Funktionieren der Gesellschaft einnimmt, könnte durch die Bevorteilung einzelner Branchen Schaden nehmen.

Fazit: Von einer Ausweitung des Lohnsteuereinbehalts ist abzuraten, da nicht sichergestellt ist, dass in spürbarem Maße dadurch externe Effekte internalisiert werden können. Die Maßnahme ist europapolitisch bedenklich und widerspricht der Steuergerechtigkeit.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jens Boysen-Hogrefe



Ressort 10
Fachbereich Verkehr
Fachgruppe Schifffahrt

Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

ver.di • 10112 Berlin

Bundesverwaltung

Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Finanzausschuss des Bundestages

Peter Geitmann
Gewerkschaftssekretär
Schifffahrt

Telefon: 6956-0

Durchwahl: -2612

Telefax: -3820

peter.geitmann@verdi.d

www.verdi.de

**Stellungnahme zur Änderung des
Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des
Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt
Drucksache 18/6679**

Datum	Mittwoch, 6. Januar 2016
Ihre Zeichen	
Unsere Zeichen	PG

Sehr geehrte Frau Arndt-Brauer,
Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt nehme ich wie folgt Stellung:

Die EU Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr gestatten den Staaten der Gemeinschaft ausdrücklich Fördermaßnahmen für die Seeschifffahrt, verbunden mit dem Ziel des Erhalts des maritimen europäischen Know-how umzusetzen. Die Kommission zur Beihilfenüberwachung untermauert das noch indem sie sagt, dass Ziel der Unterstützungsmaßnahmen für den maritimen Sektor sei, Steuern sowie sonstiger Kosten und Belastungen von Reedereien und Seeleuten aus der Gemeinschaft (d.h. Personen, die in einem Mitgliedstaat steuer- und sozialabgabenpflichtig sind) auf ein Niveau zu senken, das dem allgemeinen Weltstandard entspricht. Insofern ist die Anhebung des Lohnsteuereinhalts von 40 auf 100 Prozent für Seeleute aus den Gemeinschaftsstaaten folgerichtig. Nicht Richtig ist, dass der Lohnsteuereinbehalt auch für die Drittstaaten ausländer zur Anwendung kommt. Damit werden die erwünschten Kostenvorteile für Seeleute aus der Gemeinschaft gegenüber den Drittstaaten Seeleuten konterkariert. Es ist ein klarer Verstoß gegen die Vorgaben der EU Leitlinien.

Die mit dem Lohnsteuereinbehalt in Verbindung stehende 183 Tage Regelung sollte für die Seeleute der Gemeinschaft aufgehoben werden weil damit Einsatzplanungen einfacher umsetzbar werden (viele Reedereien fahren mit 1:1 Einsatzplänen, Krankzeiten und anderweitig bedingte Ausfälle führen häufig zum nichterreichen der 183 Tage) und Bürokratischer Aufwand verringert wird. Wird damit das Ziel erreicht Seeleute der Gemeinschaft einzusetzen, ist das im Sinne der EU Beihilfe.

Zusammenfassend zu einer Umsetzung des 100 Prozentigem Lohnsteuereinbehalt ist zu sagen, dass dieser, wenn er nur für Seeleute der Gemeinschaft zur Anwendung kommt auch die entsprechenden Effekte für die Reedereien bringt wenn sie diese Seeleute einsetzen.

Anreiseinformationen:
Berlin Ostbahnhof

SEB AG BANK
IBAN DE14100101111619848500
BIC-Code ESSEDE5F100

*Festnetzpreis 14 ct/min,
Mobilfunkpreise maximal
42 ct/min
Seite 27 von 49

Fazit: Alle Fördermaßnahmen bzw. Leistungen die Reedereien erhalten müssen klar auf die Stärkung von Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft ausgerichtet sein. Insofern, dass muss in diesem Zusammenhang deutlich gesagt werden, ist eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung, in der die Vorschriften zur Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft weiter heruntergefahren werden nicht Zielführend. Es ist widersinnig, auf der einen Seite die Förderung für den Erhalt von Seeleutearbeitsplätzen für Seeleute der Gemeinschaft zu erweitern und auf der anderen Seite die Vorschriften zum fahren dieser Seeleute zu verringern. Mit nur einem bzw. zwei Seeleuten aus der Gemeinschaft (ab 8000 BRZ) ist eine gute fundierte Ausbildung von Seeleutenachwuchs nicht mehr gegeben.

Im Gesetzentwurf steht: Seemännisches Know-how ist ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationskraft der gesamten maritimen Wirtschaft. Das maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung muss im Sinne des Titels auch weiterhin der Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft in der Seeschifffahrt eine Chance geben.

Mit besten Grüßen,



Peter Geitmann
Gewerkschaftssekretär Schifffahrt



**Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines...Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt“
BT Drucksache 18/ 6679**

Ausgangssituation:

Für Deutschland als Exportnation sollte eine wettbewerbsfähige Handelsschifffahrt von großer Bedeutung sein, um maritimes Knowhow am Standort dauerhaft sichern zu können. Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten am Standort sind kein Selbstzweck. Vielmehr sind hochqualifizierte Seeleute mit praktischer Erfahrung notwendig, um das hiesige maritime Cluster zu erhalten, zu stärken und in Zukunft weiter auszubauen. Für zukunftsorientierte und konkurrenzfähige Landbetriebe und eine wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft braucht es erfahrene Seeleute, z.B. in den Reedereien, in den Zulieferbetrieben, im Schiffbau oder auch bei den Dienstleistern und Behörden. Der Schifffahrtsstandort Deutschland sollte daher dringend nachhaltig gestärkt werden. Dazu sind die Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt in Deutschland so zu optimieren, dass die Wettbewerbsfähigkeit zumindest im europäischen Vergleich gewährleistet ist.

Der inzwischen erhebliche Rückgang der Anzahl deutschflaggiger Schiffe im internationalen Verkehr, die inzwischen weniger als 15% der deutschen Handelsflotte ausmachen, wirkt sich mittlerweile deutlich negativ auf die Arbeitsmarktsituation von am hiesigen Standort qualifizierten Seeleuten und die Attraktivität des seemännischen Berufsbildes aus. Daher sind dringend zusätzliche Anstrengungen notwendig, um die Beschäftigung und Ausbildung von Seeleuten am Standort zukunftsfähig zu gestalten. Eine der vor diesem Hintergrund wichtigsten Maßnahmen stellt die Anhebung des Lohnsteuereinbehalts nach § 41a Abs. 4 Einkommensteuergesetz (EStG) von derzeit 40% auf die in den europäischen Beihilfeleitlinien gestatteten 100% nebst Erweiterung des Anwendungsbereiches der Vorschrift durch Abschaffung der sogenannten „183-Tage-Regelung“ dar.

Nach § 41a Abs. 4 Satz 1 EStG können Reeder in ihrer Rolle als Arbeitgeber, soweit sie eigene oder gecharterte Handelsschiffe unter deutscher Flagge betreiben, vom Gesamtbetrag der anzumeldenden und abzuführenden Lohnsteuer einen Betrag von 40 % der Lohnsteuer der auf solchen Schiffen beschäftigten Besatzungsmitglieder – unabhängig von deren Nationalität und Wohnsitz - abziehen und einbehalten. Für Seeleute ergeben sich dadurch weder Vor- noch Nachteile, da die Besatzungsmitglieder beim Lohnsteuereinbehalt so gestellt werden, als habe ihr Arbeitgeber die Lohnsteuer vollständig an das Finanzamt abgeführt. Die Lohnsteuer wird somit zunächst zu 100% vom Lohn eines Seemannes einbehalten, der Reeder muss aber nur 60% an das Finanzamt abführen.

Der Gesetzgeber wollte mit der Regelung des Lohnsteuereinbehalts in § 41a Abs. 4 EStG - entlang der Vorgaben der europäischen Beihilfeleitlinien - deutschen Reedereien einen Ausgleich für die wesentlich höheren Kosten beim Betrieb von Seeschiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zu anderen Flaggen aus Drittstaaten ermöglichen. Der Betrieb eines Seeschiffs unter deutscher Flagge ist insbesondere wegen der hohen Sozialabgaben für den Arbeitgeber wesentlich teurer als der Betrieb von Seeschiffen unter anderen Flaggen.



Die Beschränkung der Anwendbarkeit des Lohnsteuereinbehaltes auf ununterbrochene Beschäftigungszeiten von mindestens 183 Tagen im Sinne der Vorgaben des § 41a IV EStG in seiner derzeitigen Fassung hat sich in der Praxis als für die Anwendbarkeit des Lohnsteuereinbehalts äußerst hinderlich und auch vor dem Hintergrund der europarechtlichen Beihilferegulierung als nicht erforderlich erwiesen. Im europäischen Kontext legen die Leitlinien der Europäischen Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. 2004/C13/03) den Rahmen für Unterstützungen der Seeverkehrswirtschaft fest. Diese Beihilfeleitlinien sehen als eines ihrer wichtigsten Ziele vor, das maritime Know-how in den EU Mitgliedstaaten zu erhalten und zu verbessern, die Beschäftigung europäischer Seeleute zu fördern sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Handelsflotten auszubauen.

Neben anderen Beihilfemaßnahmen wie etwa der Anwendung der sog. Tonnagesteuer, wird der völlige Verzicht auf Lohnsteuern und Sozialabgaben für Seeleute in den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr als Obergrenze einer genehmigungsfähigen Beihilfe definiert. Weitergehende Eingrenzungen etwa durch eine Vorschrift von zeitlichen Beschäftigungsbegrenzungen wie die der deutschen „183-Tage-Regelung“ in § 41a Abs. 4 EStG sehen die Vorgaben der EU Beihilfeleitlinien nicht vor.

Die Vorschrift des § 41a Abs. 4 EStG in der aktuellen Fassung mit der Vorgabe der Anwendung der „183-Tage-Regelung“ setzt voraus, dass ein Arbeitnehmer zusammenhängend 183 Tage auf einem eigenen oder gecharterten Handelsschiff des Arbeitgebers tätig ist. Wechselt der Arbeitnehmer auf das Schiff eines Dritten – etwa einer anderen Einschiffsgesellschaft –, beendet dies den erforderlichen Beschäftigungszusammenhang. Ein Zusammenrechnen von Beschäftigungszeiten auf Schiffen verschiedener Eigentümer kommt wegen des Wortlauts der Vorschrift derzeit nicht in Betracht.

Dies hat zur Folge, dass etwa eine Zusammenrechnung mit Zeiten, die ein Besatzungsmitglied auf einem von einer anderen Einschiffsgesellschaft betriebenen Schiff tätig ist, auch dann nicht möglich ist, wenn es sich um Schwestergesellschaften handelt (Niedersächsisches Finanzgericht, Urteil vom 30. September 2010 – 11 K 84/08 –, Rn. 32). Die Seeleute müssen sich zudem durchgängig in einem aktiven und nicht suspendierten Arbeitsverhältnis von mehr als 183 Tagen befinden. Diese Regelung führt in der Praxis der Seefahrt zu erheblichen Einschränkungen bei den Möglichkeiten zur Inanspruchnahme des Lohnsteuereinbehalts durch eine Reederei nach § 41a Abs. 4 EStG und ist weder arbeits- noch steuerrechtlich gerechtfertigt.

Seeleute sind üblicher Weise bei einer Reederei beschäftigt, werden in der Regel dort aber konkret einem Schiff zugeordnet. Oftmals werden die Seeleute dann aber auch als Springer oder Aushilfskraft auf verschiedenen Schiffen der Reederei tätig. Da jedes Schiff üblicher Weise als Einschiffsgesellschaft betrieben wird, ist der Reederei eine Anwendung des Lohnsteuereinbehalts dadurch oftmals nicht möglich.

Es sind also nicht nur Personalplanungen der Reedereien, die nur schwer mit der „183-Tage-Regel“ vereinbar sind. Auch das soziale Umfeld und die Lebensplanungen der Besatzungen der Schiffe unterliegen seit geraumer Zeit einer Tendenz, bei der die Seeleute generell kürzere Einsatzzeiten an Bord der Schiffe wünschen. Um vor diesem Hintergrund die seemannischen Berufe weiterhin attraktiv halten zu können, insbesondere auch damit das Familienleben mit dem Beruf vereinbar bleibt, aber auch um den Stresslevel durch die gestiegenen Anforderungen an Seeleute auf immer größer werdenden Schiffen mit immer kürzeren Lie-



gezeiten in den Häfen verringern zu können, werden die Einsatzzeiten der Besatzungsmitglieder auf den Schiffen von den Reedereien zunehmend kürzer geplant und umgesetzt.

Es ist somit in der Praxis der Seeschifffahrt für die Reedereien häufig äußerst schwierig, die Mindestvoraussetzung von jedenfalls 183 Tagen Beschäftigung auf einem Schiff zu erreichen.

Handlungsbedarf

Für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland und der deutschen Flagge ist es erforderlich, den von den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr gesetzten zulässigen Rahmen des Einbehaltes der Lohnsteuer von Seeleuten nunmehr zeitnah voll auszuschöpfen. Deutschland sollte hier dem Beispiel der anderen EU –Mitgliedstaaten folgen, die schon lange erfolgreich ihren nationalen Reedereien einen Lohnsteuer einbehalt zu 100% gewähren - ohne den Vorbehalt einer „183-Tage-Regelung“ und ohne sonstige zeitliche Befristungen bzw. einschränkende Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Lohnsteuereinbehaltes oder vergleichbare Maßnahmen. Ohne eine derartige sinnvolle und von den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr für zulässig erachtete Unterstützung der Beschäftigung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter deutscher Flagge riskiert Deutschland den gänzlichen Verlust des Berufsstandes deutscher Seeleute und damit eine gravierende Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit des hiesigen Standortes durch Verlust des notwendigen Know-hows.

Beschäftigung

Eine der weiteren beschlossenen Maßnahmen ist die geplante Änderung der Schiffsbesetzung. Die von Bundesverkehrsminister Dobrindt auf der Nationalen Konferenz angekündigte Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) käme jedoch einem Arbeitsplatzabbau für EU-Bürgerinnen und Bürger von mindestens 60% pro Schiff unter der deutschen Flagge gleich und konterkariere die sonstigen Maßnahmen. Ziele der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr sind auch der Erhalt und die Verbesserung des maritimen Know-how in der EU sowie der Schutz der Beschäftigung europäischer Seeleute. Die weitere Reduzierung der in der Schiffsbesetzungsverordnung vorgeschriebenen Anzahl europäischer Schiffsoffiziere im nautischen oder technischen Dienst bietet daher kein Potenzial, Beschäftigung und Ausbildung von europäischen Seeleuten zu fördern oder zu schützen. Darüber hinaus besteht die Sorge, dass durch den aktuell diskutierten Vorschlag, die Beschäftigung und die Ausbildung von Schiffsmechanikern faktisch untergraben werden. Die duale Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in entspricht gem. dem STCW-Übereinkommen von 2010 internationalen Qualifikationsanforderungen. Die duale seemännische Berufsausbildung ist daher zur Sicherung des für den maritimen Wirtschaftsstandort wichtigen Know-how, ein ganz zentraler Faktor.

Für die langfristige Sicherung des maritimen Know-hows und der deutschen Seeschifffahrt ist es unerlässlich, dass die deutschen Reedereien ihre Verpflichtungen im Rahmen des Maritimen Bündnisses nachkommen und schrittweise eine Mindestanzahl ihrer Schiffe unter deutscher Flagge zurückführen. Dazu ist eine Neugründung des Maritimen Bündnisses und eine rechtlich belastbare Festschreibung der Verpflichtungen der Reedereien eine notwendige Schlussfolgerung aus den bisherigen Jahren der vertrauensvollen Zusammenarbeit im Bündnis. Die positiven Leistungen des Seeverkehrs und sein Wachstumspotenzial schaffen bisher nicht genügend Arbeitsplätze für Seeleute in der EU. Über den Tellerrand geschaut,



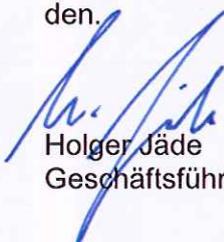


kann es daher doch nicht sein, dass wir in Zeiten hoher Jugendarbeitslosigkeit weiterhin daran arbeiten, europäische Offiziere aber auch Seeleute, durch Nicht-Europäische Seeleute zu ersetzen. Das Ziel sollte weiterhin sein, eine gewisse Anzahl von EU-Seeleuten zu halten und die Reeder zu stützen, die dies auch unterstützen.

Der politische Ansatz, die Reedereien mittels staatlicher Förderung dazu zu bringen, in die deutsche Flagge zurückzufliegen und ihre Zusagen im Rahmen des Maritimen Bündnisses einzuhalten ist gescheitert. Die Anhebung des Lohnsteuereinbehalts auf 100% und die Erarbeitung einer neuen Richtlinie zur bedarfsgerechten Senkung der Lohnnebenkosten sowie die höheren Fördersätze für die praktische Ausbildung von seemännischem Personal können als geeignete Instrumente zur Stärkung der deutschen Seeschifffahrt betrachtet werden. Die Fördermaßnahmen entsprechen nach Auffassung des Bundes und auch der Landesministerien den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfe im Seeverkehr.

Die beschlossenen Maßnahmen sollen neben dem Ausgleich des Kostennachteils für Schiffe unter deutscher Flagge gegenüber Flaggen anderer EU-Staaten auch dem Ziel dienen, Ausbildung und Beschäftigung europäischer Seeleute zu stärken.

Die Partnerschaft im Bündnis sollte *Nehmen und Geben* sein. Daher sollten alle Zusagen des Bundes und der Länder auch an klare Vereinbarungen mit den Reedern geknüpft werden.


Holger Jäde
Geschäftsführer





Finanzwissenschaftliches
Forschungsinstitut an der
Universität zu Köln

Stellungnahme

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt BT-Drucksache 18/6679

Stellungnahme anlässlich der gleichnamigen öffentlichen Anhörung
der Finanzausschusses des Deutschen Bundestages
am 11. Januar 2016

Dr. Michael Thöne
Geschäftsführer
FiFo Köln

Postfach 13 01 36
D-50495 Köln

Wörthstraße 26
D-50668 Köln

Telefon: (0) 221 - 13 97 51 - 0
Telefax: (0) 221 - 13 97 51 11

www.fifo-koeln.de

Köln, 7. Januar 2016

1 Einleitung

Seit 1999 wird den Reedern von Schiffen unter deutscher Flagge eine Steuervergünstigung dergestalt zugestanden, dass sie 40 Prozent der Lohnsteuer, die im Quellenabzug bei ihren Seeleuten erheben, nicht an das zuständige Finanzamt weiterleiten müssen, sondern als Steuervergünstigung im Unternehmen behalten („Lohnsteuereinbehalt“). Diese Regel ist nur anwendbar auf Beschäftigungsverhältnisse, die unterbrochen mindestens eine halbes Jahr (konkret: 183 Tage) bestand haben. (§ 41a Abs. 4 EStG).

Der Lohnsteuereinbehalt ist heute Teilstück eines breiteren Subventionskanons, mit dem die Handelsflotte unter deutscher Flagge gefördert wird:

- Lohnsteuereinbehalt 40%. Finanzvolumen 2016 gem. 25. Subventionsbericht: 15 Mio. €
- Finanzbeitrag zur Senkung der Lohnnebenkosten von Seeschiffahrtsunternehmen. Finanzvolumen 2014 gem. 25. Subventionsbericht: 58 Mio. €
- Tonnagebesteuerung (§ 5a EStG). Finanzvolumen der Steuervergünstigung schwankt in Abhängigkeit von der Ertragsituation. Der aktuelle 25. Subventionsbericht stellt sich nicht mehr der Herausforderung der Quantifizierung. Die Schätzungen des 23. und 24. Subventionsberichts für die Jahre 2011 und 2012 liegen bei: 140 bis 520 Mio. €
- Schiffserlöspools sind von der Versicherungssteuer befreit (§ 4 Nr. 11 VersStG). Die ursprünglich befristete Befreiung wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der Transparenzrichtlinie-Änderungsrichtlinie vom 20.11.2015 auf Dauer etabliert. Die Vereinfachungs-Vergünstigung ist nicht im Subventionsbericht erfasst; eine Quantifizierung liegt nicht vor. ? €

Auch ohne die aus öffentlich-rechtlichen Sonderabgaben (Ablösebeträge für Ausfluggenehmigung) geförderte Aus- und Fortbildung von Seeleuten betragen die jährlichen Subventionsbeträge allein der beschäftigungsbezogenen Maßnahmen rund 73 Millionen Euro. Betroffenen sind hiervon etwa 3.000 bis 4000 Beschäftigte.¹

Wenn die Beschäftigung eines so kleinen Personenkreises schon mit einer derart umfangreichen Förderung unterstützt wird, muss die geplante Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40% auf 100% auf das 2,5-Fache mit besonderer Aufmerksamkeit geprüft werden.

Durch den Gesetzesvorschlag würde das Finanzvolumen dieser Subvention von derzeit 15 auf 45 Millionen Euro pro Jahr anwachsen. Wenn nun durch zusätzliche 30 Millionen Euro die beschäftigungsbezogene Förderung in der Seeschiffahrt auf zusammen 103 Millionen Euro pro Jahr wachsen soll, bedarf es angesichts der langen Erfahrungen mit diesen Fördermaßnahmen

- der klaren Darlegung des Fördergegenstands,
- der belastbaren ökonomischen Rechtfertigung der Förderziele,
- der Nachweise der überlegenen Eignung des Instruments „Steuervergünstigung“ zur Erreichung dieser Ziele und

¹ Offizielle Angaben – oder auch nur Schätzungen – zur Zahl der von den Finanzhilfen und Steuervergünstigungen begünstigten Beschäftigten (Vollzeitäquivalente) fehlen in allen zentralen Dokumenten. Die skizzierte Bandbreite basiert auf älteren Notifizierungsdokumenten und jüngeren Presseberichten.

- überprüfbarer Maßstäbe für die Zielerreichung, um die umfangreichen Förderung frühestmöglich wieder abbauen zu können.

Alle diese Anforderungen erfüllen der Gesetzentwurf und seine Begleitdokumentation nicht. Er ist damit **nicht geeignet, die mit Kabinettsentschluss vom 28. Januar 2015 verschärften und verbindlichen subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung zu erfüllen.**

Die vorliegende Stellungnahme kann nur kurz einige Fragen zur vorgeschlagenen Erhöhung und Verbreiterung des Lohnsteuereintrags anschneiden, die aus Sicht der praxisorientierten Subventionskontrolle und –steuerung zentral erscheinen.

Zur schnellen Orientierung werden die Argumente thesenartig entwickelt. Das Format der Sachverständigen-Stellungnahme bietet nicht den Raum, alle interessanten Fragen in der gebührenden Tiefe schriftlich zu würdigen. Die Stellungnahme kann naturgemäß erst recht nicht das Versäumnis nachholen, das darin besteht, dass vorgeschlagen wird, eine seit über 15 Jahren gewährte Steuervergünstigung nun um dem Faktor 2,5 zu vervielfachen, ohne die Erfolge und Misserfolge der Maßnahme evaluiert zu haben und ohne die Befunden der Bundesrechnungshofes (2007) zu berücksichtigen.

Auch erscheint es nicht sinnvoll, an diese Stellen hier alle bisherigen Arbeiten des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut bzw. des Autors zu Steuervergünstigungen und deren zielgerichteten Ausgestaltung und Kontrolle ausführlich zu zitieren.²

2 Die subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung: Qualitätsanforderungen an neue und substantiell veränderte Steuervergünstigungen

Subventionen in Form von Steuervergünstigungen und Finanzhilfen können sinnvolle und effiziente Instrumente zur Erreichung klar definierter sozial, wirtschaftlicher oder ökologischer Ziele sein. Als solche sind sie in der deutschen Finanzpolitik seit langem etabliert, in der europäischen Beihilfenkontrolle anerkannt und von der praxisorientierten Finanzwissenschaft befürwortet.

² Den maßgeblichen Hintergrund der Kurzstellungnahme bilden die folgenden Forschungsarbeiten aus dem Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut, die unter Leitung und in (Mit-)Autorschaft von Michael Thöne entstanden sind (http://www.researchgate.net/profile/Michael_Thoene):

- *Evaluierung der 20 größten Steuervergünstigungen* (2007-09). Die im BMF-Auftrag und unter Leitung des FiFo Köln zusammen mit Copenhagen Economics und ZEW Mannheim durchgeführte Evaluierung überprüfte ein Finanzvolumen von 18 Mrd. Euro nach einheitlicher, im FiFo entwickelter Methodik. Das Projekt ist bis heute die größte systematische Evaluierung von Steuersubventionen auf der Welt. [Verweisen sei aber auch auf die hervorragenden Arbeiten des britischen *Office of Tax Simplification* ab 2011.]
- *Subventionskontrolle. Ziele – Methoden – internationale Erfahrungen* (2003). Grundlagenstudie im BMF-Auftrag u.a. zur Entwicklung eines Ablaufschemas zur Subventionskontrolle, das mit dem 19. Subventionsbericht der Bundesregierung (ebd., Abb. 2) übernommen wurde.
- *Institutionelle Strukturen zur Verbesserung von Transparenz und Wirksamkeit von Subventionen* (2014/5), Studie im BMF-Auftrag u.a. mit Vorarbeiten zur neuen Nachhaltigkeitsprüfung im Subventionsbericht und mit (bis dato unrealisierten) Weiterentwicklungs-Modellen zur verbesserten Steuerung von Steuervergünstigungen durch den Deutschen Bundestag.

Zugleich bedürfen Subventionen der steten und kritischen Begleitung, da sie ebenfalls gut genutzt werden können, Partialinteressen zu Lasten der Allgemeinheit zu privilegieren und den strukturellen Wandel – Wesensmerkmal einer weltoffenen und leistungsfähigen Volkswirtschaft – verlangsamen zu wollen, statt ihn konstruktiv zu begleiten.

Gerade in einer Zeit, in der Deutschland bei den Fachkräften auf dem besten Wege in die Vollbeschäftigung ist, müssen sich Subventionen besonders gut rechtfertigen, die geeignet sind, junge Menschen in Ausbildungsentscheidungen für Berufe zu lenken, deren eigenständige wirtschaftliche Tragfähigkeit auf Dauer fraglich ist. Kurz- und mittelfristige Brancheninteressen müssen hier gegen die langfristige Sozialverantwortung abgewogen werden. Auf jeden Fall muss vermieden werden, dass hohe beschäftigungsorientierte Subventionierung junge Menschen ein Berufsleben lang zur ‚Subventionsklientel‘ macht: Im Ruhrgebiet ist der durchschnittliche Bergmann bei Schließung seiner Zeche kaum jünger als deren staatliche Subventionierung. Solche Fehler der Vergangenheit müssen für die Seeschifffahrt – wie auch für andere subventionierte Branchen – vermieden werden.

Um die potenziellen Nutzen von Subventionen und deren Risiken und (unbeabsichtigten) Schadwirkungen transparent abwägen zu können, hat es sich in der internationalen ‚Best Practise‘ bewährt, klare Qualitätsanforderungen für Finanzhilfen, Steuervergünstigungen und sonstige Förderformen zu formulieren und umzusetzen. Gerade für neue oder substantiell veränderte Subventionen sind derartige Regeln *ausnahmslos* anzuwenden.

Das ist beim Bund Aufgabe der **subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung**, die mit Kabinettsentschluss vom 28. Januar 2015 verschärft und erweitert worden sind. „Die subventionspolitischen Leitlinien sind grundsätzlich bei jeder Neueinführung oder Änderung von Finanzhilfen und Steuervergünstigungen zu berücksichtigen.“³ Da die Bundesregierung den in zu Diskussion stehenden Gesetzentwurf mit trägt,⁴ gelten die Leitlinien auch für die Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts. (Davon unbenommen wäre auch kein sachlich vermittelbarer Grund erkennbar, warum Steuervergünstigungen nach Gesetzentwürfen des Bundesrates nicht diesen grundlegenden Qualitätsanforderungen für transparente und wirksame Subventionen entsprechen sollten.)

Im Folgenden wird in einigen Stichpunkten erläutert, welche der subventionspolitischen Leitlinien für die Bewertung der vorgeschlagenen Erhöhung und Verbreiterung des Lohnsteuereinbehalts von Bedeutung sind, und wie sie mindestens anzuwenden wären, um diese Vergünstigung als mit den Leitlinien vereinbar anzuerkennen. Auf eine vollständige Wiedergabe der Leitlinien wird an dieser Stelle verzichtet.⁵

Alle Subventionen werden grundsätzlich regelmäßig in Bezug auf den Grad der Zielerreichung sowie auf Effizienz und Transparenz evaluiert.

- Der bestehende Lohnsteuereinbehalt wurde bislang einmal von Bundesrechnungshof geprüft. In seinen „Bemerkungen“ vom Jahr 2007 heißt es dazu:
 - „Die entsprechende Vorschrift im Einkommensteuergesetz ist verfassungsrechtlich bedenklich und darüber hinaus anfällig für Missbrauch.“

³ Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2013 bis 2016 (25. Subventionsbericht), BT-Drs. 18/5940 v. 02.09.2015; Rdnr. 105.

⁴ Vgl. BT-Drucksache 18/6679; Anlage 2.

⁵ Vgl. 25. Subventionsbericht), BT-Drs. 18/5940 v. 02.09.2015; Rdnr. 14 ff.

- „Die mit ihr verfolgten Ziele wurden nicht erreicht.“
- „Der Bundesrechnungshof empfiehlt (...), dass § 41a Abs. 4 EStG aufgehoben wird.“
- Der Gesetzentwurf lässt nicht erkennen, dass die BRH-Ergebnisse gewürdigt wurden.
- Der Gesetzentwurf ist hingegen geeignet, auch die *zukünftige* Evaluierung auf Zielerreichung, Effizienz und Transparenz zu unterminieren. Zwar heißt es im Gesetzentwurf: „Mit der Befristung des Lohnsteuereinbehalts bis Ende 2020 wird die Möglichkeit zur Evaluierung der Maßnahme geschaffen.“ *Sachlich* haben diese beiden Fragen allerdings nichts miteinander zu tun; eine Evaluierung kann jederzeit stattfinden und ist längst überfällig.
- Eine Evaluierung bedarf zudem einer *klaren* Formulierung der Maßnahmenziele schon in der Gesetzbegründung bzw. im Gesetzentwurf. Für Finanzhilfen ist das in den subventionpolitischen Leitlinien festgeschrieben („**Die Ziele der Finanzhilfen werden in einer Form festgehalten, die eine Erfolgskontrolle ermöglicht.**“) Die analoge Notwendigkeit für Steuervergünstigungen folgt aus der regelmäßigen Evaluierungspflicht. Die Informationsarmut des Gesetzentwurfs in dieser Hinsicht ist eklatant:
 - Es gibt keine Angaben zur Zahl der empirisch betroffenen Beschäftigungsverhältnisse.
 - Im Gesetzentwurf des Bundesrates fehlt jegliche Äußerung zum geschätzten Volumen der Steuersubventionen; diese wurde erst durch die Stellungnahme der Bundesregierung nachgeliefert. Dies wirft ein schmerzliches Schlaglicht auf die von den Länder so intensiv verteidigte Steuerverwaltungshoheit: Nach Maßgabe des Merkmals „§ 41a Abs. 4 EStG“ wäre es den Länderverwaltungen unschwer möglich, die Informationen zur Zahl der Betroffenen und fiskalischem Volumen sehr präzise zu ermitteln. Vor einem Gesetzentwurf des Bundesrats sollte hier mehr erwartet werden können.⁶
 - Es gibt keine Angaben zu den betroffenen Schiffen unter deutscher Flagge und deren Anteil an der gesamten Handelsflotte im Eigentum deutscher Reeder, weder im Status quo noch in der bisherigen Entwicklung.
 - Es gibt keine überprüfbare Definition von „seemännischen Know-how“ und woran man dessen Existenz und Nutzen für die maritime Wirtschaft erkennen und ursachengerecht nachvollziehen kann.
 - Auch fehlt es an jeglichem Hinweis darauf, wie das (subventionierte) seemännische Know-how von EU-Ausländern auf Schiffen unter deutscher Flagge einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen generieren soll, während das (nicht von Deutschland subventionierte) Know-how deutscher Seeleute auf Schiffen unter fremder Flagge für Deutschland offenbar nutzlos sein soll.
 - Generell fehlt es angesichts der zentralen Stellung, die dem „seemännischen Know-how“ im Gesetzentwurf zugeschrieben wird, ganz grundlegend an einer Begründung, warum und wie im 21. Jahrhundert und in der (schon sehr viel länger) „globalisierten“ Branche der Welt, der internationalen Seefahrt, dieses Know-how nur nutzbar gemacht werden sollte, wenn es auf *deutschen* Schiffen unter *deutscher* Flagge entsteht.

⁶ Alternativ hätte schon ein Blick in den Subventionsbericht des Bundes und die Anwendung von Dreisatzrechnung eine sehr viel höhere Informationsqualität ermöglicht.

- Die Leitlinien-Anforderung, *überprüfbare Ziele* zu nutzen, ist auch ein **Abwehrmittel gegen Ziele, die offenbar als Vorwand dienen**. Das scheint hier zuzutreffen.
- Zum Ziel der Beschäftigungssicherung führt der Gesetzentwurf indirekt aus: „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.“
 - Fraglich ist, ob hier noch ein zeitgemäßer Bezugsrahmen gewählt wurde. Wahrscheinlich würde nach einer Abschaffung des Lohnsteuereinbehalts im Gegensatz zur geplanten Vervielfachung der Steuersubvention die Beschäftigung auf Schiffen unter deutscher Flagge schneller sinken.
 - Eine Einnahmeneinbuße könnte damit aber *nicht* einhergehen, denn mit einem Lohnsteuerverzicht von 100% sind die Steuereinnahmen schon auf Null. Positives Steueraufkommen käme von den (u.U. wenigen) verbleibenden Seeleuten auf deutsch geflaggt Schiffe.
 - Wichtiger wäre ist das positive Lohnsteueraufkommen derjenigen Personen, die sich nach Wegfall der Subvention für Berufe in Branchen entscheiden, die wettbewerbsfähig sind und keine hoch dosierte Subventionierung benötigen.

Neue Subventionen werden nur gewährt, wenn sie sich gegenüber sonstigen Maßnahmen als das am besten geeignete, auch unter Kosten-Nutzen-Aspekten effiziente Instrument darstellen.

In Verbindung mit

Es wird geprüft, inwieweit bestehende Steuervergünstigungen in Finanzhilfen oder andere, den Staatshaushalt weniger belastende Maßnahmen überführt werden können.

- Angesichts der vorgeschlagenen Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts hätte eine solche Prüfung auf die Eignung des Instruments stattfinden müssen. Das ist nicht erkenntlich; klare Hinweise sprechen gegen eine Vorteilhaftigkeit des Lohnsteuereinbehalts.
- Vor allem ist der Lohnsteuereinbehalt auf Grund seiner einkommensteuerlichen Basis progressiv ausgestaltet. Das nachfolgende Rechenbeispiel basiert auf aktuellen realen Gehältern in öffentlich zugänglicher Dokumentation (Gesetzentwurf und Begleitdokumentation bieten hierzu keine Informationen):

Position (nur Seefahrt)	Alter	Gehalt (p.a. brutto)	Lohnsteuer Kl. IV (= LSt-Einbehalt)	Durchschn. LSt-Satz
Decksmann / Service	27	17.683 €	957 €	5%
Matrose, Motorenwart	23	22.800 €	2.162 €	9%
Decksmann, Matrose	37	27.696 €	3.311 €	12%
Matrose	31	49.644 €	9.397 €	19%
Nautischer Wachoffizier	31	52.800 €	10.465 €	20%
Nautischer Inspektor	44	66.000 €	15.485 €	23%
Chefingenieur LNG Tanker	55	90.425 €	25.533 €	28%
Kapitän	40	103.980 €	31.226 €	30%

Quellen: Spalten 1-3: Ist-Berufe; www.gehalt.de (05.01.2016); Sp. 4: BMF-Lohnsteuerrechner

© FiFo 2016

- Hauptziel der vorgeschlagenen Subvention ist die „Sicherung des seemännischen Know-hows“, denn dies sei „ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovati-

onskraft der gesamten maritimen Wirtschaft“. Mit Blick auf die Progressivität der Steuer-
vergünstigung und die in den Leitlinien geforderte Berücksichtigung von Kosten-Nutzen-
Aspekte entstehen u.a. folgende Fragen:

- Worin besteht dieses „seemännische Know-how“ konkret?
- Wie wird es konkret bei *den einzelnen Beschäftigten* als „Schlüsselfaktor für die Wett-
bewerbsfähigkeit und die Innovationskraft der gesamten maritimen Wirtschaft“ nutz-
bar gemacht?
- Wie groß sind die Nutzenverhältnis unter den verschiedenen Seeleuten? Ist das see-
männisches Know-how eines Kapitäns der Vergünstigung folgend 32-mal so nützlich
wie das eines Decksmanns im Service-Bereich? Oder mehr als 3-Mal so groß wie das
eines Nautischen Wachoffiziers?
- Ist das seemännische Know-how für die maritime Wirtschaft wertvoller, wenn es bei
ledigen Seeleuten entsteht? Deren Beschäftigung wird, der Logik des Einkommensteu-
ergesetzes folgend, durch einen Lohnsteuereinbehalt erheblich stärker gefördert.
- Generell: Wenn die gesamtwirtschaftliche Nützlichkeit des seemännischen Know-hows
tatsächlich progressiv wie der Einkommensteuertarif steigen sollte, ist dann das Know-
how der Matrosen und Decksleute den deutschen Steuerzahler tatsächlich 950 bis
9.400 Euro im Jahr *wert*? In dieser Sicht wäre eine zielgenauere Ausrichtung auf die
Know-how-Träger in den Offiziersrängen sinnvoll. Das spräche für eine Finanzhilfe.
- Oder steht doch die sozial ausgewogene Beschäftigungssicherung im Vordergrund
wichtige Rolle? In diesem Fall ist die progressive Förderinzidenz der Steuervergünsti-
gung fehlgesteuert; eine Finanzhilfe könnte sich klarer auf die primär zu schützenden
Einkommensklassen konzentrieren.
- Es sprechen klare Hinweise dafür, dass beschäftigungsbezogene Subventionierung der
deutschen Seeschifffahrt in weniger belastender Form als Finanzhilfe geleistet werden
kann. Das entspräche auch der Leitlinie: **„*Neue Subventionen werden vorrangig als Fi-
nanzhilfen gewährt und sind durch Einsparungen an anderer Stelle zu finanzieren.*“**

**Die Subventionspolitik der Bundesregierung orientiert sich an wachstums-, vertei-
lungs-, wettbewerbs- und umweltpolitischen Wirkungen. Im Subventionsbericht der
Bundesregierung wird dargelegt, ob die Subventionen nachhaltig sind.**

- Im Gesetzentwurf des Bundesrates heißt es dazu: „Das Vorhaben berührt keine Aspekte
einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.“
- Im (zeitlich deutlich früher vorgelegten) 25. Subventionsbericht der Bundesregierung heißt
es dagegen zum gegenwärtigen 40%igen Lohnsteuereinbehalt: „Die Maßnahme ist nach-
haltig in Bezug auf die Managementregel 5 und die Indikatoren 10 und 16a der Nationalen
Nachhaltigkeitsstrategie.“
- Es ist unklar, wie dieser Widerspruch zu deuten ist:
 - Stellt er tatsächlich den Versuch dar, die im Subventionsbericht der Bundesregierung
angeführten Nachhaltigkeitsaspekte als *nicht zutreffend* zu kennzeichnen? Ist die pro-
pagierte Maßnahme entgegen der Ansicht der Bundesregierung doch nicht nachhaltig?
 - Oder handelt es sich hier um eine weitere Nachlässigkeit des Gesetzentwurfes?

3 Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Gesetzentwurf in keiner wichtigen Dimension die Anforderungen erfüllen kann, die eine moderne Steuervergünstigung bei ihrer substantiellen Ausweitung erfüllen muss. Die maßgeblichen Subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung werden nahezu durchweg nicht erfüllt.

Hinter diesen prozeduralen Mängeln stehen klare Hinweise, dass es sich bei der geplanten Subvention auch materiell um eine Maßnahme handelt, bei der die hohen Kosten in keinem vermittelbaren Verhältnis zu dem unklaren Nutzen stehen.

Zudem birgt die Subvention die klare sozialpolitische Gefahr, junge Menschen in Ausbildungs- und Berufswege zu locken, die sie ohne Not auf die Dauer eines Berufslebens zur „Subventionsklientel“ machen. In einem Staat der wie Deutschland in naher Zukunft – in manchen Bereichen schon heute – unter Fachkräftemangel in wirtschaftlich tragfähigen Branchen leiden wird, wäre das nicht nur eine sozial schwer zu verantwortende Fehlsteuerung, es wäre auch gesamtwirtschaftlich eindeutig schädlich.

Frau
 Ingrid Arndt-Brauer, MdB
 Vorsitzende
 Deutscher Bundestag
 Finanzausschuss
 Platz der Republik 1
11011 Berlin

finanzausschuss@bundestag.de

Ihr Geschäftszeichen: PA 7 – 18/6679

Gesetzentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes
zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“
- BT-Drucksache 18/6679 -
- Stellungnahme des VDR -

Hamburg,
 7. Januar 2016

Wal/Wa – E30.2
 wallrabenstein@
 reederverband.de
 Durchwahl -231

Sehr geehrte Frau Vorsitzende Arndt-Brauer,

wir bedanken uns für Ihr freundliches Schreiben vom 16. Dezember 2015 nebst Anlagen, für die Einladung zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 11. Januar 2016 und die Gelegenheit zur Stellungnahme zum „**Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt**“ – **BT-Drucksache 18/6679** vom 11. November 2015.

Gern nutzen wir die Gelegenheit, um zum **Gesetzentwurf in Anlage 1** der **BT-Drucksache 18/6679** und zur **Stellungnahme der Bundesregierung in Anlage 2** der **BT-Drucksache 18/6679** Stellung zu nehmen. Zudem erlauben wir uns, bei dieser Gelegenheit zunächst einige grundsätzliche Anmerkungen zur Thematik zu übermitteln, die unseres Erachtens von Bedeutung sind.

Der VDR begrüßt die sowohl in dem Gesetzentwurf in Anlage 1 der BT-Drucksache 18/6679 als auch in der Stellungnahme der Bundesregierung in Anlage 2 der BT-Drucksache 18/6679 vorgesehene bzw. befürwortete Erhöhung des Lohnsteuereinhalts gemäß § 41a Absatz 4 Satz 1 Einkommensteuergesetz (EStG) von derzeit 40 % auf 100 % uneingeschränkt.

Der VDR hat die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 % auf 100 % - zusammen mit dem Sozialpartner ver.di - als eine besonders wichtige Maßnahme zur Sicherung der Beschäftigung einheimischer Seeleute und der Zukunftsfähigkeit der deutschen Flagge u.a. bereits in einem gemeinsamen Papier zum Branchenforum Seeschifffahrt „Seeschifffahrt

2025 – jetzt den Kurs bestimmen“ am 16. Juni 2015 in Berlin im Rahmen der 9. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven (Panel „Standort stärken, Zukunft gestalten, Maritime Wirtschaft in Deutschland“) gefordert. Gemeinsam mit dem Sozialpartner ver.di und in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Bundesregierung in Anlage 2 der BT-Drucksache 18/6679 regt der VDR nachdrücklich auch die Streichung der sog. „183-Tage-Regel“ in § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG an. Schließlich plädiert der VDR in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Bundesregierung in Anlage 2 der BT-Drucksache 18/6679 für eine Verlängerung der Befristung des auf 100 % erhöhten Lohnsteuereinbehalts jedenfalls bis Ende 2025. Die Aufnahme einer Evaluierungsklausel wäre nach unserer Auffassung aus verschiedenen Gründen allerdings angemessener und sinnvoller als eine Befristung, die ein automatisches Auslaufen der Regelung zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts auf 100 % vorsieht.

Ziel des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt ist es, maritimes Know-how am Standort dauerhaft zu sichern und auszubauen. Krisenbedingt ist inzwischen ein erheblicher Rückgang der Anzahl deutschflaggiger Schiffe im internationalen Verkehr zu verzeichnen, da das Führen der deutschen Flagge aus wirtschaftlichen Gründen vielfach nicht mehr möglich ist. Bezogen auf die Tonnage fahren nur noch rund 13,5 % der deutschen Handelsflotte im internationalen Verkehr unter deutscher Flagge. Dies wirkt sich mittlerweile deutlich negativ auf die Arbeitsmarktsituation von qualifizierten Seeleuten mit Wohn- und Lebensmittelpunkt in Deutschland aus. Auch die Attraktivität des seemännischen Berufsbildes wird in Mitleidenschaft gezogen und die Nachwuchsgewinnung fällt erheblich schwerer. Zusätzliche Anstrengungen sind also dringend geboten, um die Beschäftigung und Ausbildung von Seeleuten am Standort zukunftsfähig und nachhaltig zu gestalten und somit den Erhalt des nationalen maritimen Clusters dauerhaft zu sichern.

Dies vorweg geschickt, stellt die Anhebung des Lohnsteuereinbehalts nach § 41a Abs. 4 Satz 1 EStG von derzeit 40 % auf die gemäß den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr gestatteten 100 % - nebst Erweiterung des Anwendungsbereiches der Vorschrift durch Abschaffung der sog. „183-Tage-Regelung“ - eine besonders wichtige Maßnahme zur Sicherung des maritimen Know-hows am Schifffahrtsstandort Deutschland dar.

A. Grundsätzliche Anmerkungen

1. Grundlagen des § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG

Im jetzigen § 41a Abs. 4 Satz 1 EStG ist geregelt, dass Arbeitgeber, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, vom Gesamtbetrag der anzumeldenden und abzuführenden Lohnsteuer einen Betrag von 40 % der fälligen Lohnsteuer für die auf solchen Schiffen beschäftigten Besatzungsmitglieder abziehen und einbehalten dürfen. Es muss sich dabei um Schiffe handeln, die in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sind, die 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 betrieben werden. Für das Besatzungsmitglied selbst ändert sich durch den Lohnsteuereinbehalt faktisch nichts. Die Seeleute werden beim Lohnsteuereinbehalt genauso gestellt, als wenn die Lohnsteuer von ihrem Arbeitgeber vollständig an das Finanzamt abgeführt würde. Die Lohnsteuer wird somit zu 100 % vom Lohn eines Besatzungsmitgliedes abgezogen, der Reeder muss aber nur 60 % an das Finanzamt abführen.

Der Wille des Gesetzgebers bei der Einführung der Regelung zum Lohnsteuereinbehalt in § 41a Abs. 4 Satz 1 EStG war es, deutschen Reedereien einen Ausgleich für die wesentlich höheren Kosten beim Betrieb von Seeschiffen unter deutscher Flagge, insbesondere auch im Vergleich zu anderen Flaggen aus Drittstaaten, gemäß den Vorgaben der EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr zu ermöglichen. Der Betrieb eines Seeschiffs unter deutscher Flagge ist vor allem wegen der hohen Sozialabgaben und Lohnsteuern (da deswegen höhere Bruttolöhne gezahlt werden müssen) für den Arbeitgeber wesentlich teurer als der Betrieb von Seeschiffen unter anderen Flaggen.

Weitere Bedingung für die Anwendung des Lohnsteuereinhalts in Höhe von derzeit 40 % ist, dass die Besatzungsmitglieder in einem zusammenhängenden Arbeitsverhältnis von mehr als 183 Tagen auf einem Handelsschiff, das in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen ist und die deutsche Flagge führt, beschäftigt werden. Einsatzzeiten auf Schiffen Dritter bleiben dabei unberücksichtigt und unterbrechen gegebenenfalls das zusammenhängende Arbeitsverhältnis im Sinne der sog. „183-Tage-Regelung“. Die Lohnsteuer kann nur für die Zeit der Beschäftigung an Bord eines deutschflaggen Schiffes einbehalten werden.

2. Grundlagen der sog. „183-Tage-Regelung“ und Vorgaben der EU-Beihilfeleitlinien

Die „183-Tage-Regelung“ findet sich häufiger im Steuerrecht und dort primär in den Vorschriften über Doppelbesteuerungsabkommen. Bei der Besteuerung von Einkünften aus nichtselbstständiger Arbeit im Ausland dient die „183-Tage-Regelung“ etwa der Identifikation des Staates, in dem die Einkünfte zu besteuern sind. Dabei gilt der Grundsatz, dass die Vergütungen aus unselbständiger Arbeit regelmäßig ausschließlich im Ansässigkeitsstaat des Arbeitnehmers besteuert sind, es sei denn, die Tätigkeit wird in einem anderen Staat ausgeübt. Wird die unselbständige Arbeit in einem anderen Staat ausgeübt, steht grundsätzlich diesem Staat (Tätigkeitsstaat) das Besteuerungsrecht für die bezogenen Vergütungen zu. Abweichend hierzu steht dem Ansässigkeitsstaat des Arbeitnehmers das ausschließliche Besteuerungsrecht für eine nicht in diesem Staat ausgeübte unselbständige Arbeit immer dann zu, wenn der Arbeitnehmer sich insgesamt nicht länger als 183 Tage im Tätigkeitsstaat aufgehalten oder die Tätigkeit dort ausgeübt hat.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass die im Rahmen der Doppelbesteuerung einschlägige „183-Tage-Regelung“ einen rein formalen Charakter innehat und nicht gleichzeitig etwa als Arbeitsmarktregulativ dient. Die „183-Tage-Regelung“ selber entfaltet keine beschäftigungspolitische Wirkung auf dem Arbeitsmarkt oder im Rahmen eines Anstellungsverhältnisses; es ist entsprechend unerheblich, ob ein befristeter Anstellungsvertrag mit dem Arbeitnehmer vorliegt oder nicht. Eine beschäftigungspolitische Zielsetzung oder gar Wirkung ist der „183-Tage-Regelung“ im Steuerrecht fremd. Gleiches gilt für die Anwendung der „183-Tage-Regelung“ in § 41a Abs. 4 Satz 1 EStG. Auch hier lassen sich dieser Regelung keine derartigen Beschäftigungseffekte zuordnen. Eine derart kurzfristige Beschäftigung von Seeleuten gibt es in der Seefahrt zudem nur selten. Zudem gelten für Arbeitsverhältnisse auf deutschflaggen Schiffen, die nach deutschem Recht zu qualifizieren sind, selbstverständlich unabhängig von der Existenz einer (steuerrechtlichen) „183-Tage-Regelung“ die generellen gesetzlichen Vorgaben des deutschen (See-)Arbeitsrechts zur Befristung von Arbeitsverhältnissen.

Der Nachweis der Einhaltung der Vorgaben der sog. „183-Tage-Regel“ von § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG im Sinne einer ununterbrochenen Beschäftigung von mindestens 183 Tagen an Bord deutschflaggen Schiffe ist sowohl für die Reedereien als auch die Finanzverwaltung

mit einem erheblichen administrativen Aufwand verbunden, ohne dass dem ein positiver Effekt gegenüberstünde. Da die sog. „183-Tage-Regel“ auch vor dem Hintergrund der einschlägigen europarechtlichen Beihilferegelungen (EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr vom 17. Januar 2004, Abl. 2004/C13/03) nicht erforderlich ist, sollte bereits aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung auf sie verzichtet werden.

Die EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr legen den zulässigen Rahmen für Unterstützungen der Seeverkehrswirtschaft in Europa fest. Diese Beihilfeleitlinien wurden insbesondere geschaffen, um die gemeinschaftlichen Seeverkehrsinteressen zu fördern mit dem Ziel,

- einen sichereren, effizienteren, zuverlässigeren und umweltfreundlicheren Seeverkehr sicherzustellen,
- die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge zu fördern,
- einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten und dabei weiterhin für eine insgesamt wettbewerbsfähige Flotte auf den Weltmärkten zu sorgen, und
- das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute zu schützen und zu fördern.

Als „Seeleute aus der Gemeinschaft“ gelten im Sinne des Abschnitts zur Reduzierung arbeitsbezogener Kosten in den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr „alle Seeleute, die in einem Mitgliedstaat steuerpflichtig sind und/oder Sozialversicherungsbeiträge zu entrichten haben“ – mithin nicht nur Seeleute mit der Staatsangehörigkeit eines EU- bzw. EWR-Mitgliedstaates. Seeleute aus Drittstaaten bzw. generell ausländische Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge sind, sofern sie keinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt im Inland haben und unbeschränkt steuerpflichtig sind, welches auf Drittstaatsbesatzungsmitglieder überwiegend nicht zutrifft, nach § 1 Absatz 4 EStG beschränkt steuerpflichtig, d.h. mit ihren inländischen Einkünften gemäß § 49 EStG. Dies bedeutet für die Beschäftigung auf deutschflaggen Schiffen, dass der Teil der Einkünfte eines beschränkt steuerpflichtigen Ausländers in Deutschland zu versteuern ist, der Tätigkeiten zugeordnet wird, während derer das deutschflagge Schiff sich entweder in deutschen Hoheitsgewässern aufhält oder auf Hoher See, nicht aber der Teil der in ausländischen Hoheitsgewässern erzielt wurde. Auch Seeleute deren Heuverhältnisse deutlich länger als 183 Tage dauern können beschränkt steuerpflichtig sein, da die beschränkte oder unbeschränkte Steuerpflicht vom Fahrtgebiet des Schiffes abhängt. Mit anderen Worten: Hinsichtlich ausländischer bzw. nur beschränkt steuerpflichtiger Seeleute auf deutschflaggen Schiffen greift der Lohnsteuereinbehalt selbstverständlich stets nur dann, sofern und soweit Lohnsteuer in Deutschland abzuführen wäre.

Die EU-Beihilfeleitlinien erkennen ausdrücklich an, dass im Seeverkehr ein scharfer internationaler Wettbewerb herrscht. Ziel der Unterstützungsmaßnahmen für den maritimen Sektor muss es daher nach den Beihilfeleitlinien sein, Steuern sowie sonstige Kosten von Reedereien und Seeleuten aus der Gemeinschaft auf ein Niveau zu senken, das dem allgemeinen Weltstandard entspricht. Steuererleichterungen für Besatzungsmitglieder von Schiffen unter den jeweiligen Flaggen in internationaler Fahrt können nach den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr ausdrücklich allen Seeleuten gewährt werden, die steuerpflichtig sind und/oder Sozialversicherungsbeiträge zu entrichten haben:

„Würden die Mitgliedstaaten daran gehindert, allen Seeleuten in diesem Fall eine Steuererleichterung einzuräumen, hätte dies sehr negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Reeder, die daraufhin ausflaggen könnten.“
(Mitteilung C(2004) 43 der Kommission – Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche

Beihilfen im Seeverkehr, Abschnitt 3.2, Amtsblatt der Europäischen Union, C 13/3 vom 17. Januar 2004, S. 8). Entsprechend sind auch die Steuervergünstigungen für Seeleute in anderen wichtigen EU-Schiffahrtsstandorten wie Dänemark und den Niederlanden ohne eine „Nationalitätenvorgabe“ ausgestaltet worden.

Angesichts der Bedeutung der Seeverkehrswirtschaft für die gesamte EU werden steuerliche Anreize für die Seeschifffahrt von der EU ausdrücklich unterstützt, da der Schutz hochwertiger Arbeitsplätze und die Förderung einer wettbewerbsfähigen Schifffahrtsindustrie in den EU-Mitgliedstaaten durch steuerliche Anreize von der Europäischen Kommission als der Entwicklung der Gemeinschaftsschifffahrt auf dem Weltmarkt Vorschub leistend und damit notwendig eingeschätzt werden. Nach den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr stellt der völlige Verzicht auf Lohnsteuern und Sozialabgaben für Seeleute (neben der Einführung eines Tonnagesteuerregimes) die Obergrenze einer genehmigungsfähigen Beihilfe dar. Anders als die sog. „183-Tage-Regelung“ in § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG sehen – wie bereits angemerkt – die EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr keine vergleichbaren Beschränkungen bzw. Voraussetzungen für Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten bzw. für einen Verzicht auf Lohnsteuern und Sozialabgaben für Seeleute vor. Eine entsprechende Regelung findet sich auch nicht in anderen deutschen Förderinstrumenten für die Seeschifffahrt.

Die Vorgaben der EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr einschließlich des Instrumentes des Lohnsteuereinbehalts wurden mit großem Erfolg in fast allen maritim geprägten EU-Mitgliedstaaten umgesetzt. Die EU-Kommission hat dabei in den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr klargestellt, dass es sowohl statthaft ist, geringere Steuer- bzw. Sozialabgabensätze bis hin zu einem völligen Verzicht einzuführen, als auch den Reedereien – teilweise oder vollständig – die aus diesen Abgaben entstehenden Kosten, etwa im Wege des Lohnsteuereinbehalts, zu erstatten. Anders als andere EU-Mitgliedstaaten hat Deutschland als eine der wichtigsten Seeschifffahrtsnationen in der EU bislang allerdings den durch die EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr gewährten und angesichts des scharfen internationalen Wettbewerbs auch von der EU-Kommission für sinnvoll und notwendig erachteten Spielraum zur Unterstützung seiner Handelsflotte und der Beschäftigung einheimischer Seeleute bedauerlicherweise nur unvollständig ausgenutzt. Während in anderen EU-Mitgliedsstaaten, wie etwa Schweden und Dänemark, entlang der Vorgaben der EU-Beihilfeleitlinien die gesamte Lohnsteuer vom Reeder einbehalten werden darf bzw. eine völlige Steuerfreistellung vorgesehen ist, ist der Lohnsteuereinbehalt bislang nicht nur auf 40 % beschränkt worden, sondern die Anwendbarkeit der Vorschrift generell und damit auch ihre Wirksamkeit noch weiter durch die „183-Tage-Regelung“ eingeschränkt worden.

Vor dem Hintergrund einer einheitlichen Beihilfepolitik in der EU, aber insbesondere auch der dringenden Notwendigkeit einer zukunftsfähigen Gestaltung der Beschäftigung und Ausbildung von Seeleuten am Schifffahrtstandort Deutschland, erscheint somit nicht nur eine Anhebung des Lohnsteuereinbehalts von derzeit 40 % auf 100 % dringend geboten, sondern insbesondere auch eine Erweiterung des Anwendungsbereiches der Vorschrift des § 41a Abs. 4 Satz 1 EStG durch Abschaffung der sog. „183-Tage-Regelung“.

3. Nachteilige Wirkung der sog. „183-Tage-Regelung“

Wie zuvor bereits erwähnt setzt die Regelung des derzeitigen § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG ein Arbeitsverhältnis von mindestens 183 Tagen auf einem eigenen oder gecharterten Schiff des Arbeitgebers voraus, welches auch nicht durch Einsätze auf Schiffen Dritter unterbrochen werden darf. Die Rechtsprechung hat die derzeitige sog. „183-Tage-Regelung“

dahingehend konkretisiert, dass eine Zusammenrechnung mit Zeiten, die ein Besatzungsmitglied auf einem von einer anderen Einschiffsgesellschaft betriebenen Schiff tätig ist, auch dann nicht möglich ist, wenn es sich um Schwestergesellschaften handelt (vgl. Niedersächsisches Finanzgericht, Urteil vom 30. September 2010 – 11 K 84/08 –, Rn. 32). In der Praxis hat dies zur Folge, dass die Möglichkeit der Inanspruchnahme des Lohnsteuereinbehalts durch eine Reederei erheblich beschränkt wird. Dies ist nach Auffassung des VDR weder aus arbeits- noch steuerrechtlichen Gründen notwendig oder gerechtfertigt.

Auch wenn Seeleute üblicherweise bei einer Reederei beschäftigt sind, werden sie dort jedoch regelmäßig konkret einem Schiff zugeordnet. Dieses Schiff wird zumeist in der Rechtsform einer sog. Einschiffsgesellschaft betrieben und die Seeleute werden auch über die Einschiffsgesellschaft abgerechnet. Zudem werden Seeleute auch als Springer oder Aushilfskraft auf verschiedenen Schiffen einer Reederei tätig. Folglich ist eine Inanspruchnahme des Lohnsteuereinbehalts durch die Reederei oftmals nicht möglich.

Besonders in Fahrtgebieten wie der Nord- und Ostsee und auch um eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu gewährleisten, werden die Fahrzeiten der Seeleute generell kürzer. Vor diesem Hintergrund, aber auch um die körperliche und psychische Belastung (Stichwort: Fatigue) durch die gestiegenen Anforderungen an Besatzungsmitglieder aufgrund eines stetig steigenden Verwaltungsaufwands bei kürzeren Liegezeiten zu reduzieren, wurde die Urlaubsgewährung angepasst. Eine Faustformel für die Urlaubregelung von Seeleuten ist etwa: 3-4 Monate an Bord und 6-8 Wochen zu Hause. Zudem ist neben den Urlaubszeiten auch die notwendige Flexibilität bei der Bemanning von Schiffen zu berücksichtigen, mit der eine Reederei den Einsatz ihrer Seeleute planen muss, um auf Veränderungen in den Märkten und Fahrtgebieten zeitnah reagieren zu können. Die etwa durch Urlaub oder Krankheit entstandenen Lücken in einer Schiffsbesetzung müssen somit durch ein neues Besatzungsmitglied kurzfristig gefüllt werden. Flexibilität bei der Beschäftigung der Mannschaften auf verschiedenen Schiffen der Reedereien ist somit oberstes Gebot im Schiffsbetrieb. Mit der Vorgabe der sog. „183-Tage-Regelung“ des § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG wird eben dieser notwendigen Flexibilität nicht Rechnung getragen, der Effekt des Lohnsteuereinbehalts verpufft so für viele Reedereien. Dies ist ein Nachteil für den Schifffahrtsstandort Deutschland und die deutsche Flagge, wie er in anderen EU-Mitgliedsstaaten wie z.B. den Niederlanden, Italien und Dänemark nicht existiert.

B. Der Gesetzentwurf in Anlage 1 der BT-Drucksache 18/6679

Der Gesetzentwurf erkennt die Notwendigkeit der Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts von 40 % auf 100 % zur Sicherung des maritimen Know-how für die gesamte maritime Wirtschaft am Standort an, was vom VDR sehr begrüßt wird. Der Gesetzentwurf greift aus den oben genannten Gründen aber zu kurz, indem er einerseits eine Beibehaltung der sog. „183-Tage-Regelung“ vorsieht und andererseits der auf 100 % erhöhte Lohnsteuereinbehalt nur bis zum 31. Dezember 2020, also für einen Zeitraum von weniger als fünf Jahren, möglich sein soll.

Zudem sieht der Gesetzentwurf vor, dass nicht § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG entsprechend geändert wird, sondern lediglich nach § 52 Absatz 40 EStG ein neuer Absatz 40a wie folgt eingeführt wird:

„(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.“

Der VDR erkennt die Notwendigkeit einer Evaluierung der Auswirkungen einer Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts nach einem angemessenen Zeitraum und Unterrichtung des Gesetzgebers hierüber grundsätzlich selbstverständlich an. Eine von vornherein vorgesehene Befristung der Regelung für einen Zeitraum von weniger als fünf Jahren, verbunden mit einem automatischen Auslaufen Ende 2020, ist allerdings nicht dazu geeignet, das notwendige Vertrauen in den längerfristigen Bestand einer Regelung zu erzeugen, das für den Abschluss von Arbeitsverhältnissen und die angestrebten positiven Beschäftigungseffekte für einheimische bzw. am Standort qualifizierte Seeleute notwendig ist. Aus diesen Gründen plädiert der VDR dafür, die Änderungen zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts von 40 % auf 100 % bei Streichung der sog. „183-Tage-Regelung“ in § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG selbst vorzunehmen. Statt einer Befristung bis Ende 2020 muss auf jeden Fall eine deutlich längere Befristung vorgesehen werden; vorzugsweise könnte an geeigneter Stelle (z.B. in § 52 Absatz 40a EStG) eine Evaluierungsklausel aufgenommen werden, die vorsieht, dass die Bundesregierung den Deutschen Bundestag nach einer angemessenen Frist über die Erfahrungen mit dem geänderten § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG unterrichtet, so dass der Gesetzgeber dann entscheiden kann, ob er (erneut) tätig werden sollte oder nicht.

Diese Lösung (Evaluierungsklausel statt Befristung mit automatischem Auslaufen der Regelung zum Fristende) wäre im Übrigen auch aus EU-beihilferechtlichen Gründen vorzuziehen, da eine Fortführung bzw. Beibehaltung des auf 100 % erhöhten Lohnsteuereinbehalts nach (positiver) Evaluierung der Auswirkungen der Regelung nach Auffassung des VDR nicht erneut bei der EU-Kommission notifiziert werden müsste.

C. Die Stellungnahme der Bundesregierung in Anlage 2 der BT-Drucksache 18/6679

Die Bundesregierung (federführend ist das Bundesministerium der Finanzen) schlägt in ihrer Stellungnahme zum Gesetzentwurf vor, die sog. „183-Tage-Regelung“ in § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG zu streichen:

„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.“

In der Tat erzeugt die sog. „183-Tage-Regelung“, wie bereits ausgeführt, erheblichen administrativen Aufwand, und zwar sowohl auf Seite der Reedereien als auch für die Finanzverwaltung. Der VDR begrüßt es daher sehr, dass die Bundesregierung die Streichung der Regelung vorschlägt.

Die Bundesregierung schlägt in ihrer Stellungnahme zum Gesetzentwurf zudem vor, die Befristung bis Ende 2025 zu verlängern:

„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.“

Wie bereits ausgeführt hat der VDR große Bedenken, ob eine Befristung der Erhöhung des Lohnsteuereinhalts auf 100 % bis Ende 2020, verbunden mit einem automatischen Auslaufen der Regelung zum Fristende, die erhoffte Wirkung der Maßnahme zur Stabilisierung und Stimulierung der Beschäftigung von Seeleuten am Standort und Stärkung der deutschen Flagge entfalten könnte. Die Unternehmen benötigen Planungssicherheit für einen Zeithorizont von mehreren Jahren, um häufig langfristige Arbeitsverhältnisse mit entsprechenden Verpflichtungen eingehen zu können. Insofern begrüßt der VDR die von der Bundesregierung vorgeschlagene Verlängerung der Befristung bis Ende 2025. Aus den oben genannten Gründen sollte nach Auffassung des Verbandes allerdings in Erwägung gezogen werden, statt einer Befristung mit automatischem Auslaufen der Regelung eine Evaluierungsklausel aufzunehmen.

D. Abschließende Anmerkungen

Die Bemühungen der Bundesregierung, des Deutschen Bundestags und der Bundesländer zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt in Deutschland, um damit eine Wettbewerbsfähigkeit zumindest im europäischen Vergleich zu gewährleisten, sind als äußerst wichtige standortpolitische Vorhaben zu würdigen. Die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 % auf 100 % ist – bei gleichzeitiger Streichung der sog. „183-Tage-Regelung“ – hierbei eine zentrale Maßnahme, um sichere und zukunftsfähige Arbeits- und Ausbildungsplätze im maritimen Bereich in Deutschland erhalten und schaffen zu können, die Attraktivität der Beschäftigung von deutschen bzw. EU-Seeleuten zu erhöhen und den Anteil der Tonnage unter deutscher Flagge in der deutschen Handelsflotte steigern zu können.

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen der Erhöhung des Lohnsteuereinhalts weisen sowohl die Begründung des Gesetzentwurfs als auch die Stellungnahme der Bundesregierung zu Recht darauf hin, dass auch bei einer Beibehaltung der bestehenden Regelung künftig (erhebliche) Lohnsteuermindereinnahmen zu verzeichnen sein dürften, da die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge und der steuerpflichtigen Besatzungsmitglieder weiter abnehmen und damit das Lohnsteueraufkommen sinken würde.

Der VDR wird sich nach Kräften dafür einsetzen, dass seine Mitgliedsunternehmen im Rahmen des wirtschaftlich Möglichen die Anzahl der am hiesigen Standort ansässigen deutschen und europäischen Seeleute stabilisieren und steigern werden, nachdem die Regelung zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts und die weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in Kraft getreten sind bzw. Wirkung entfalten.

Dass die Sicherung des seemännischen Know-how am Standort für die Reederschaft eine enorme Bedeutung hat, beweist nicht zuletzt der seit Anfang 2013 jährlich von der Reederschaft solidarisch erbrachte Eigenbeitrag von rund 30 Mio. Euro p.a. zur Förderung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von nautischem und technischem Seepersonal bzw. Besatzungsmitgliedern am Schifffahrtsstandort Deutschland.

Mitten in der tiefsten Schifffahrtskrise ist es maßgeblich durch die Änderung des Flaggenrechtsgesetzes (FIRG) und Einrichtung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, deren Arbeit vom VDR und dem Sozialpartner ver.di gemeinsam getragen wird, gelungen, für die Förderung der Berufsausbildung in der Seeschifffahrt ein langfristig tragfähiges Konzept zu entwickeln.

Hierdurch wird sichergestellt, dass auch in wirtschaftlich für die Schifffahrtsunternehmen äußerst schwierigen Zeiten weiterhin auf beachtlichem Niveau ausgebildet wird und wichtige Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen durchgeführt werden und dass hierzu alle Reedereien am Standort beitragen.

Mit der vorgesehenen Regelung zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts nach § 41a Absatz 4 Satz 1 EStG von 40 % auf 100 % würde ein wichtiger Schritt vollzogen, um auch die Beschäftigung langfristig zu stärken und zu sichern.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
VERBAND DEUTSCHER REEDER



Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer



Tilo Wallrabenstein
Syndikus