



Wortprotokoll der 127. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 12. April 2021, 14:00 Uhr

- Virtuelle Sitzung per Webex-Videokonferenz –

Vorsitz: Katja Hessel, MdB

Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt

BT-Drucksache 19/27719

Federführend:

Finanzausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Olav Gutting [CDU/CSU]
Abg. Lothar Binding (Heidelberg) [SPD]

**Per Webex-Videokonferenz zugeschaltet waren folgende Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Gutting, Olav Tillmann, Antje	
SPD	Binding (Heidelberg), Lothar Esdar, Dr. Wiebke Martin, Dorothee	
AfD	Glaser, Albrecht	Mrosek, Andreas (Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur)
FDP	Herbrand, Markus Hessel, Katja	Reinhold, Hagen
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		Müller, Claudia (Haushaltsaus- schuss)



Per WebEx-Videokonferenz zugeschaltet waren folgende Sachverständige:

Bundesverband Lohnsteuerhilfvereine e.V.

Rauhöft, Uwe

Bauer, Jana

European MAR GmbH

Gundermann, Dr. Albrecht

Thöne, Dr. Michael

Universität zu Köln

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Geitmann, Peter

Verband Deutscher Reeder

Wallrabenstein, Tilo



Beginn der Sitzung: 14:00 Uhr

Einziges Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts in der Seeschiffahrt

BT-Drucksache 19/27719

Vorsitzende **Katja Hessel**: Guten Tag meine Damen und Herren, ich eröffne die Sitzung und begrüße zunächst alle anwesenden Sachverständigen. Die heutige Sitzung findet ausschließlich als Videokonferenz im Webex-Format statt. Ich begrüße alle Kolleginnen und Kollegen, die per Webex-Konferenz zugeschaltet sind sowie Vertreter der interessierten Fachöffentlichkeit, die ebenfalls Teilnehmer der Webex-Konferenz sind.

Gegenstand der Anhörung ist der Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts in der Seeschiffahrt“, auf BT-Drucksache 19/27719.

Soweit Sie als Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab eine schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder verteilt worden. Sie werden auch Bestandteil des Protokolls der heutigen Sitzung.

Für das Bundesministerium der Finanzen darf ich Herrn Ministerialdirektor Dr. Möhlenbrock sowie weitere Fachbeamtinnen und Fachbeamte des BMF begrüßen.

Ferner begrüße ich die Vertreter der Länder.

Zum Ablauf der Anhörung: Für die Anhörung ist ein Zeitraum von 1 Stunde vorgesehen, also bis ca. 15:00 Uhr. Ziel ist es, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zur Fragestellung zu geben. Um dieses Ziel zu erreichen, haben sich die Fraktionen darauf verständigt, die vereinbarte Gesamtzeit von 60 Minuten in 12 Einheiten von jeweils fünf Minuten zu unterteilen. In diesen 5-Minuten-Zeiträumen müssen sowohl die Fragen einer Fraktion als auch die Antworten der Sachverständigen erfolgen. Insgesamt stehen jeder der sechs Fraktionen zwei 5-Minuten-Blöcke zur

Verfügung, sodass sich eine Gesamtdauer der Anhörung von einer Stunde ergibt. Zur besseren Orientierung wird die Zeit mit einer Uhr in der Videokonferenz eingeblendet. Je kürzer die Fragen formuliert werden, desto mehr Zeit bleibt für die Antworten. Wenn mehrere Sachverständige gefragt werden, bitten wir, fair darauf zu achten, den folgenden Experten ebenfalls Zeit zur Antwort zu lassen.

Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn ihrer Frage die Sachverständigen zu nennen, an die 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, soweit nicht bereits geschehen, ihre Fragesteller im Chat 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. Sollten während der Anhörung technische Probleme bei einzelnen Teilnehmerinnen oder Teilnehmern auftreten, bitte ich, dass sich diese im Chat melden, wenn die Probleme behoben wurden. Erst dann werden wir die jeweilige Teilnehmerin oder den jeweiligen Teilnehmer erneut aufrufen.

Die erste Frage stellt für die Fraktion der CDU/CSU Frau Tillmann.

Abg. **Antje Tillmann** (CDU/CSU): Mit dem Gesetzentwurf soll der befristete hundertprozentige Lohnsteuereinbehalt in der Seeschiffahrt um sechs Jahre verlängert werden. Dass für einen solchen isolierten Sachverhalt eine Anhörung durchgeführt wird, verdeutlicht, dass der Gesetzentwurf umstritten ist. Je weniger Begeisterung besteht, desto schneller ist der Gesetzentwurf wieder vom Tisch. Meine Frage richtet sich an den Verband Deutscher Reeder (VDR) und die European MAR GmbH. Glauben Sie, dass mit diesem Gesetzentwurf das Ziel



erreicht werden kann, die maritime Wirtschaft in Deutschland zu stärken?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich zunächst an Herrn Wallrabenstein, VDR.

Sv **Tilo Wallrabenstein** (Verband Deutscher Reeder): Wir begrüßen den Gesetzentwurf. Wir sind der Auffassung, dass die Evaluierung der Bundesregierung, die von Ernst & Young durchgeführt wurde, ergeben hat, dass der vollständige Lohnsteuereinbehalt einen sehr wichtigen Beitrag zur Sicherung des nautisch-technischen Know-hows am Standort leisten kann.

In den letzten zehn Jahren ist die deutsche Flotte um etwa die Hälfte zurückgegangen. Dies muss bei der Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden. Auch im Zeitpunkt der Maßnahme, also nach 2016, sind ungefähr 20 Prozent der Tonnage verloren gegangen. Durch den vollständigen Lohnsteuereinbehalt ist es jedoch gelungen, den Anteil der Tonnage unter deutscher Flagge nachhaltig zu stabilisieren. Die Rückgänge beim deutschen Seepersonal sind deutlich geringer als in anderen Bereichen.

Daher ist Ernst & Young zu dem Ergebnis gekommen, dass die Maßnahme wichtig ist und sich gelohnt hat. In der Evaluation ist auch der Frage nachgegangen worden, was passieren würde, wenn es den Lohnsteuereinbehalt nicht gäbe. In diesem Fall wären etwa zwei Drittel der Schiffe unter deutscher Flagge und das entsprechende nautisch-technische Personal am Standort verloren gegangen.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtete sich auch an Herrn Dr. Gundermann, European MAR GmbH.

Sv **Dr. Albrecht Gundermann** (European MAR GmbH): Der Name unserer Firma ist nicht so selbst erklärend wie beispielsweise der Verband Deutscher Reeder. Bei der European MAR GmbH handelt es sich um eine private, portugiesische Firma mit deutschen Gesellschaftern. Die Firma betreut Reeder, die sich unter portugiesischer Flagge registrieren lassen. Darunter sind viele deutsche Schiffe, die zu 85 Prozent von sog. Offshore-Registern wie Liberia, Panama oder den Marshallinseln kommen und sich wieder unter eine europäische Jurisdiktion begeben haben.

Bezüglich der Beantwortung der Frage schließe ich mich Herrn Wallrabenstein an und möchte ausdrücklich sagen, dass wir die Ausweitung dieser Regelung auf die anderen Gemeinschaftsflaggen sehr begrüßen. Aus deutscher Sicht ist das Primärinteresse, die deutsche Flagge auf im deutschen Eigentum befindlichen Handelsschiffen zu sehen. Jedoch ist es zeitgemäß, eine Unterscheidung zu treffen, sobald dies nicht der Fall ist. Dann muss den anderen Gemeinschaftsflaggen mehr Gewicht eingeräumt werden als den sog. Offshore-Registern.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die erste Frage stellt für die Fraktion der SPD Frau Dr. Esdar.

Abg. **Dr. Wiebke Esdar** (SPD): Ich würde gerne eine Frage an Herrn Peter Geitmann von ver.di stellen: Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf aus Ihrer Perspektive? Welchen Beitrag kann der Gesetzentwurf zur Sicherung des seemännischen Know-hows in Deutschland oder Europa leisten? Könnten Sie bitte auch auf die Ergebnisse der Evaluierung eingehen?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Geitmann, ver.di, Sie haben das Wort.

Sv **Peter Geitmann** (ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Zum ersten Teil der Frage bezüglich der Beihilfen, dem Lohnsteuereinbehalt und den Sozialversicherungserstattungen durch den Arbeitgeber: Wir erachten die Beihilfen als konform mit den EU-Beihilferichtlinien für die Förderung der Schifffahrt.

Die EU hat schnell erkannt, dass Maßnahmen für die Wettbewerbsfähigkeit europäischer oder deutscher Seeleute ergriffen werden müssen. In Folge dessen durften die Mitgliedstaaten die Lohnnebenkosten absenken. Fast alle Mitgliedstaaten haben davon Gebrauch gemacht. Daher ist auch ver.di der Ansicht, dass Deutschland nachziehen musste, da es ansonsten keine deutschen Seeleute mehr geben würde.

Zu diesen Maßnahmen passt aber nicht die dritte Maßnahme aus dem Maßnahmenpaket für die Seeschifffahrt 2015, nämlich die Änderung der Nationalitätensvorschriften in der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV). Anstatt vier wurden nur noch zwei deutsche bzw. europäische Seeleute vorgeschrieben, was zu einer Reduzierung von Know-how geführt hat.



Zur zweiten Thematik der Ausweitung des Lohnsteuereinhalts auf Schiffe unter europäischer Flagge vertritt ver.di die klare Auffassung, dass dies nicht zielführend ist. Es gibt keine Vorschriften, dass unter europäischen Flaggen mit deutschen Seeleuten gefahren werden muss. Das ist nicht der richtige Weg, um seemännisches Know-how in Deutschland zu fördern.

Zum Evaluierungspapier von Ernst & Young: Abgesehen von der fehlerhaften Angabe zur Anzahl der Seeleute im Jahr 2019, schließen wir uns der Bewertung von Ernst & Young auf keinen Fall an. Trotz der höchsten Förderung, die es jemals in der deutschen Seeschifffahrt gab, ist seit 2015 ein Niedergang bei der Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute zu beobachten. Zwar erfolgt der Niedergang, wie Herr Wallrabenstein sagte, nicht mehr mit derselben Geschwindigkeit wie in den Jahren 2015, 2016 und 2017. Trotzdem sinkt die Anzahl kontinuierlich. Dieser Niedergang muss gestoppt werden, und es muss für einen Anstieg der Zahl der Seeleute gesorgt werden.

Es werden dringend Seeleute in den maritimen Sekundärbereichen, also an Land, auf Schleppern, Behördenschiffen oder Forschungsschiffen gebraucht. Dieser Bedarf kann aufgrund der Reduzierung deutscher Seeleute in der internationalen Fahrt nicht mehr gedeckt werden.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Frau Dr. Esdar, Sie haben noch eine Minute und 20 Sekunden.

Abg. **Dr. Wiebke Esdar** (SPD): Ich hätte eine Nachfrage an Herrn Geitmann. Können Sie eine Bewertung zu der von uns vorgesehenen Klarstellung zu dem Lohnsteuereinbehalt bezüglich des Personenbeförderungsdienstes zwischen Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten der EU abgeben? Können Sie auf die besonderen Anforderungen für Seeschiffe eingehen, die für Schlepp- und Baggerarbeiten benutzt werden?

Sv **Peter Geitmann** (ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Der Großteil der Seeleute, die in der Statistik der Knappschaft-Bahn-See (KBS) noch enthalten sind, sind Seeleute im nationalen Bereich, mit den Tätigkeiten, die Sie eben genannt haben. Es ist zielführend und richtig, wenn der Lohnsteuereinbehalt auch in diesem Bereich stattfindet. Denn auch dieses seemännische Know-how soll erhalten und gefördert werden.

Ich habe in der ersten Fragerunde vergessen zu erwähnen, dass der Lohnsteuereinbehalt auch für Seeleute aus Drittstaaten auf Schiffen unter deutscher Flagge stattfindet. Das haben mir heute zwei Reedereien noch einmal bestätigen können. Dieses Vorgehen ist falsch. Wenn deutsches und europäisches Know-how gefördert werden soll, darf auch nur der entsprechende Kreis an Seeleuten mit einbezogen werden.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Wir machen weiter mit der Fraktion der AfD. Die Frage stellt Herr Glaser.

Abg. **Albrecht Glaser** (AfD): Einige Kritikpunkte sind von Herrn Geitmann von ver.di bereits angesprochen worden. Dazu gehört auch, dass die Staatsangehörigkeit für die Förderung keine Rolle spielt.

Meine Frage richtet sich an Herrn Dr. Thöne, der eine marktwirtschaftlich-kritische Auffassung vertritt. Die Zahl der Mitarbeiter ist seit 2012 von 12 000 auf 7 500 gefallen. Daher stellt sich die Frage nach dem Kausalzusammenhang zwischen dem Lohnsteuereinbehalt und dem Effekt der Maßnahme. Herr Dr. Thöne, Sie deuten darauf hin, dass es andere, altbekannte Wettbewerbsnachteile gibt und dass die Erreichung des Ziels andere Maßnahmen erfordert. Welche altbekannten Wettbewerbsnachteile müssten angegangen werden, um wirkungsvoll Hilfe leisten zu können?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Thöne, Universität zu Köln.

Sv **Dr. Michael Thöne** (Universität zu Köln): In meiner Stellungnahme, die sich der Stellungnahme anschließt, die ich vor fünf Jahren zu dem gleichen Thema abgegeben habe, äußere ich Zweifel, ob die Maßnahme, die nun verlängert werden soll, wirksam ist. Die Zahlen sprechen dagegen. Nachdem ich die nicht öffentliche Evaluation von Ernst & Young habe einsehen können, lässt sich sagen, dass diese nicht den wissenschaftlichen Anforderungen an moderne Evaluationen entspricht. Es werden Spekulationen und Vermutungen darüber angestellt, dass der beobachtete Niedergang der Beschäftigung ohne die Maßnahme gravierender ausgefallen wäre. Das kann zwar sein, jedoch ist dies in keiner Weise belegt worden. Der beobachtete Rückgang zeigt, dass die Maßnahme in ihrer Ausweitung und der Verlängerung, außer der Verlangsamung des Niederganges, keinen klar erkennbaren Effekt auf die Beschäftigung hat.



Zu den altbekannten Wettbewerbsnachteilen: Die Seeschifffahrt ist historisch eine der internationalsten Branchen in Deutschland. Ich sehe wenig an Maßnahmen, die man zusätzlich ergreifen könnte, um die Zahl deutscher Seeleute zu erhalten. Diese werden bereits von allen Steuer- und Sozialversicherungslasten befreit. Ich halte es für wenig sinnvoll, in diese Branche, die ersichtlich von anderen Ländern dominiert wird, noch weiter zu investieren. Es gibt viele Zukunftsbranchen in Deutschland, die stattdessen gefördert werden sollten. Ich ziehe es vor, Fachkräfte in den Branchen zu fördern, in denen es Zuwachs gibt, als in solchen, die sich deutlich und dauerhaft verschlechtern.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Glaser, Sie haben noch eine Minute.

Abg. **Albrecht Glaser** (AfD): Ich würde den VDR fragen. Sie weisen auf andere Fördermöglichkeiten anderer Mitgliedstaaten hin. Können Sie konkretisieren, welche Fördermöglichkeiten gemeint sind und woraus sich deren Wirksamkeit ergibt?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Wallrabenstein, VDR, Sie haben 40 Sekunden.

Sv **Tilo Wallrabenstein** (Verband Deutscher Reeder): Der Lohnsteuereinbehalt ist keine deutsche Besonderheit. Die meisten EU-Schiffstandsstandorte haben entsprechende Systeme, die jedoch teilweise anders ausgestaltet sind. Dänemark beispielsweise verfügt über ein System, bei dem von Seeleuten weder Sozialversicherungsbeiträge noch Einkommensteuern erhoben werden. Dieses Modell ist nach der Beihilfe-Richtlinie auch zulässig.

Die Niederlande gehen anders vor. Dort können 40 Prozent der gesamten Lohn- und Lohnnebenkosten einbehalten werden. Dies kommt unserem System nahe.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt Herr Herbrand für die Fraktion der FDP.

Abg. **Markus Herbrand** (FDP): Ich richte meine Frage an den Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine. Herr Rauhöft, wie bewerten Sie den Gesetzentwurf unter steuersystematischen Gesichtspunkten?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Rauhöft, Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e. V.

Sv **Uwe Rauhöft** (Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e. V.): Zunächst ist zu konstatieren, dass es sich um eine Subvention bzw. eine Beihilfe für die Arbeitgeber handelt. Das heißt, der Gesetzentwurf sieht eine Förderung der Arbeitgeber vor, also der Reeder. Die Arbeitnehmer sollen nicht gefördert werden. Da es um die Beschäftigung von Arbeitnehmern geht, zielt der Gesetzentwurf allein auf die Arbeitgeber ab.

Wie bereits erwähnt worden ist, geht es um die Absenkung der Lohnnebenkosten. Die Absenkung betrifft nicht die Arbeitnehmer, sondern ausschließlich die Arbeitgeber. Für die Arbeitnehmer hat der Gesetzentwurf keine Auswirkungen auf die Sozialabgaben oder die Besteuerung ihrer Löhne.

Gleichwohl geht es nach der Zielsetzung des Gesetzentwurfs darum, die Beschäftigung von in Deutschland steuerpflichtigen Arbeitnehmern zu fördern. Die Subvention bezieht sich auf Personen, die in Deutschland unbeschränkt einkommensteuerpflichtig sind. Wenn ein Reeder auf seinen Schiffen keine Arbeitnehmer beschäftigt, die in Deutschland unbeschränkt einkommensteuerpflichtig sind, entfaltet § 41a Absatz 4 Einkommensteuergesetz (EStG) keine Wirkung. Damit sollen die Reeder motiviert werden, Personen zu beschäftigen, die in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtig sind.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass für eine entsprechende Motivation der Reeder gesorgt wird, solche Personen zu beschäftigen. Wie wirksam diese Maßnahme ist, hängt von einer Vielzahl weiterer Faktoren ab, sodass eine abschließende Beurteilung schwierig ist. Die unterschiedlichen Einschätzungen zu der Evaluierung sind bereits benannt worden.

Ein weiterer Hinweis aus der Praxis bezüglich der Arbeitnehmer: Die Besteuerung der Arbeitnehmer hängt im Wesentlichen davon ab, unter welcher Flagge das Schiff fährt, auf dem sie arbeiten. Wir stellen fest, dass Seeleute, die in Deutschland Steuererklärungen einreichen, auf denselben Schiffen unter wechselnden Flaggen fahren, und daher unterschiedlich besteuert werden. Es ist kein Geheimnis, dass eine Vielzahl der Ausflaggungen in die Staaten erfolgt, in denen wenig an Steuern einzubehalten ist. Liberia ist hier exemplarisch zu nennen, da es die meisten Ausflaggungen betrifft. Bei Liberia ist die Besonderheit, dass im Doppelbe-



steuerungsabkommen keine Rückfallklausel enthalten ist. Das Doppelbesteuerungsabkommen sieht vor, dass der Lohn in Liberia zu besteuern ist. Liberia verzichtet aber auf die Wahrnehmung seines Besteuerungsrechts. Da es auch keine Rückfallklausel gibt, muss der Arbeitnehmer folglich keine Steuern auf seinen Lohn zahlen. Diese Auswirkungen auf der Ebene zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer müssen beachtet werden.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt Herr Gezanne für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Dr. Thöne vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut der Universität zu Köln. Könnten Sie Ausführungen zur Nichtbeachtung zentraler Anforderungen der subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung machen, die Sie in diesem Subventionstatbestand sehen?

Können Sie zweitens beantworten, ob die Subventionierung der Seeschifffahrt gesamtwirtschaftlich vorteilhaft ist?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Thöne, Universität zu Köln.

Sv **Dr. Michael Thöne** (Universität zu Köln): Die Bundesregierung hat sich selbst in mehreren Runden subventionspolitische Leitlinien gegeben und diese anschließend für allgemeinverbindlich erklärt. Unter anderem heißt es in den subventionspolitischen Leitlinien (laut Beschluss des Bundeskabinetts vom 28. Januar 2015): „Neue Subventionen werden nur gewährt, wenn sie sich gegenüber sonstigen Maßnahmen als das am besten geeignete, auch unter Kosten-Nutzen-Aspekten, effiziente Instrument darstellen.“ Dies ist eine selbstverständliche Anforderung, die seit vielen Jahrzehnten in der Subventionskontrolle angewendet wird.

Die Evaluierung begründet erhebliche Zweifel daran, dass sie die darin aufgestellten Behauptungen auch tatsächlich beweisen kann. Wir beobachten eine stetige Abnahme der Beschäftigung in der Seeschifffahrt. Die Maßnahme des Lohnsteuereinkhalts, die seit 20 Jahren die Beschäftigung stabilisieren soll, hat den Trend in der Vergangenheit nicht umkehren können. Vor diesem Hintergrund ist es offensichtlich, dass die Anforderung aus den subventionspolitischen Leitlinien nicht beachtet wurde.

Die Transparenzanforderung einer regelmäßigen Evaluierung wurde nur bedingt erfüllt. Die Evaluierung wurde zwar durchgeführt, allerdings ist sie nicht öffentlich zugänglich. Weder die Wissenschaft noch die sonstige mediale oder interessierte Öffentlichkeit kann darauf zugreifen.

Zur gesamtwirtschaftlichen Wirkung: Ich habe Zweifel daran, dass es eine große gesamtwirtschaftliche Wirkung gibt. Deutschland braucht als Exportnation eine effiziente Seeschifffahrt. Ob diese zwingend mit deutschen oder auch mit europäischen Seeleuten zu betreiben ist, ist fraglich. Die internationale Arbeitsteilung beruht darauf, dass Länder sich auf das konzentrieren, was für sie die größten komparativen Vorteile hat. Angesichts der Beschäftigungsentwicklung und der offensichtlichen tatsächlichen Kostennachteile ist jedoch erkennbar, dass dies bei deutschen Seeleuten nicht der Fall ist.

Daher sehe ich keinen Grund dafür, mit Subventionen die Beschäftigung von Arbeitnehmern in Bereichen attraktiver zu machen, in denen sie keine Aussicht haben, jemals ohne Subventionen beschäftigt sein zu können. Die Subventionierung dieses Beschäftigungsfeldes ist daher aussichtslos. Es ist nicht erkennbar, welche positive Perspektive die deutsche Seeschifffahrt ohne diese Art der Subventionierung hat. Gesamtwirtschaftlich betrachtet stellt dies einen Grund dar, die Subvention in dieser Form abzubauen, statt weiter zu fördern.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt Frau Müller für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Claudia Müller** (B90/GR): Meine Frage richtet sich an Herrn Geitmann und Herrn Wallrabenstein. Es geht hier auch um die Stärkung der Ausbildung deutscher Seeleute in der Zukunft, die nicht nur auf Schiffen, sondern auch in anderen Bereichen eingesetzt werden. Wie viele in Deutschland steuerpflichtige Seeleute auf Schiffen unter EU-Flagge wären von dieser Gesetzesänderung betroffen? Gibt es eine Abschätzung über die künftige Entwicklung?

Herr Wallrabenstein, haben Sie eine Idee, wie wir verbindlich – unabhängig von den Vorschriften der SchBesV – dafür sorgen können, dass mehr in Deutschland ausgebildete Seeleute auf den Schiffen eingesetzt werden?



Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich zunächst an Herrn Geitmann, ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft.

Sv **Peter Geitmann** (ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Im Gegensatz zu Herrn Dr. Thöne sieht der Arbeitskreis Seeschifffahrt bei ver.di den Bedarf an deutschen Seeleuten als sehr wichtig an. Ver.di ist der Meinung, dass Deutschland als Exportland zumindest einen Teil der Schiffe mit deutschen Seeleuten besetzen sollte. Die Erhaltung des seemännischen Know-hows ist sowohl für die maritime Wissenschaft und Forschung als auch für die Fachhochschulen und Fachschulen wichtig. Es sind bereits genügend Schulen geschlossen worden. Wenn der Anteil deutscher Seeleute weiter reduziert werden sollte, werden auch die letzten Schulen schließen. Dann geht das Bildungs-Know-how in diesem Bereich verloren. Das ist nicht hinnehmbar.

Nicht alle Seeleute haben das Ziel, ein Leben lang bei der Seefahrt zu bleiben. Seeleute werden auch in den Sekundarbereichen gebraucht. Das maritime Cluster, wie etwa die Nord-Ostsee-Kanal-Steuerer oder die Lotsen, hat einen dringenden Bedarf und eine hohe Nachfrage nach deutschen Seeleuten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass wir deutsche Forschungsschiffe mit philippinischen Seeleuten besetzen wollen.

Der hundertprozentige Lohnsteuereinbehalt findet nur dann statt, wenn die Reedereien europäische bzw. deutsche Seeleute einsetzen, die in Deutschland steuerpflichtig sind. Diese Steuern müssen nicht abgeführt werden und können vom Reeder einbehalten werden. Diese Subvention geht nicht verloren, da nachgewiesen werden muss, dass tatsächlich ein Seemann eingesetzt wurde. Der Personalchef einer bekannten, großen Reederei mit Sitz in Hamburg hat mir bestätigt, dass sie deutsche Seeleute ohne diese Förderung nicht beschäftigen könnten. Ver.di meint, das wäre ein Fiasko, das kann es nicht sein.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die zweite Frage richtet sich an Herrn Wallrabenstein, VDR.

Sv **Tilo Wallrabenstein** (Verband Deutscher Reeder): Zunächst möchte ich Herrn Geitmann ausdrücklich beipflichten, dass deutsche Seeleute weiterhin, insbesondere in der Landverwendung, für den maritimen Standort essenziell sind.

Zum Thema der Verbindlichkeit: In einer Zeit, in der jährlich 150 bis 200 Schiffe den Standort verlassen, ist dies ein sehr schwieriges Thema. Als deutsche Reederschaft haben wir schon 2012 mit dem Modell der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ etwas eingeführt, das die Verbindlichkeit sichert. Danach muss jeder Reeder, der ein Schiff ausflaggt, auf diesem Schiff entweder ausbilden oder einen Beitrag zur Förderung der Ausbildung an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland leisten. Es stellt ein Bekenntnis der Reederschaft dar, für die Ausbildung und Qualifizierung von einheimischen Seeleuten am Standort einzustehen. Dafür werden wir uns weiterhin einsetzen.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Für die Fraktion der CDU/CSU Herr Gutting, bitte.

Abg. **Olaf Gutting** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an den Bundesverband Lohnsteuerhilfvereine. Herr Rauhöft, wie könnte die Situation von Offizieren und Kapitänen verbessert werden? Wäre es aus Ihrer Sicht vorstellbar, dass die Regelungen auf andere Arbeitnehmergruppen, wie beispielsweise Beschäftigte der Binnenschifffahrt oder Hafenbetriebe, ausgedehnt werden?

Eine weitere Frage an die European MAR GmbH: Wie stellen andere Schifffahrtsnationen in Europa die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Flaggen und Seeleute sicher?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich zuerst an Herrn Rauhöft, Bundesverband Lohnsteuerhilfvereine e. V.

Sv **Uwe Rauhöft** (Bundesverband Lohnsteuerhilfvereine e. V.): Ich verweise noch einmal ausdrücklich darauf, dass wir hier über eine steuerliche Regelung sprechen, die klar als eine Subvention ausgestaltet ist. Die Anwendung des Lohnsteuereinhalts unterliegt zwei Voraussetzungen.

Der Reeder muss ein in Deutschland steuerpflichtiger Arbeitgeber im Sinne des § 38 EStG sein. Dafür ist ein Sitz der Geschäftsleitung in Deutschland erforderlich. Ferner darf keine Ausflagung erfolgt sein.

Zum anderen müssen die Beschäftigten in Deutschland unbeschränkt einkommenssteuerpflichtig sind. Die Beschäftigten müssen also über einen Wohnsitz in Deutschland verfügen.



Liegen beide Voraussetzungen vor, greift der Lohnsteuereinbehalt. § 41a EStG regelt für diesen Fall, dass die Lohnsteuer vom Lohn abzuziehen ist. Der Arbeitgeber muss jedoch die einbehaltene Lohnsteuer nicht an das Finanzamt abführen, sondern kann sie als Einnahme verwenden. Die Arbeitgeber erhalten damit eine entsprechende Motivation, solches Personal einzusetzen. Ob diese Maßnahme effektiv ist, entscheidet sich nach einer Gesamtabwägung aller Umstände. Die entscheidenden Auswirkungen sehen wir im internationalen Bereich der Seeschifffahrt, wo anderenfalls Doppelbesteuerungsabkommen greifen. In bestimmten, wesentlich selteneren Fällen ist auch die Binnenschifffahrt betroffen.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die zweite Frage richtet sich an Herrn Dr. Gundermann, European MAR GmbH.

Sv **Dr. Albrecht Gundermann** (European MAR GmbH): Herr Wallrabenstein erläuterte zur Besteuerung bereits, dass mehrere Staaten, darunter auch Portugal, auf die Besteuerung der Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge verzichten. Das Verfahren wird dadurch vereinfacht.

Die Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit ist ein sehr breites Feld. In diesem Zusammenhang verweise ich darauf, dass der tägliche Umgang im Alltag des Schiffsbetriebs zwischen Reederei, Schiff und Flagge einen großen Unterschied ausmachen kann. Nicht nur in Portugal gibt es eine private Firma, die sich – ohne hoheitliche Befugnisse – um das Verhältnis zwischen Reeder und Behörden kümmert. Auch die sehr großen, außereuropäischen Flaggenstaaten, wie Liberia und die Marshallinseln, haben – mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattete – private US-amerikanische Firmen in Washington, die die gesamte Alltagsarbeit gestalten. Das ist bei einem teuren Anlagevermögen wie einem Schiff, das ständig in Bewegung bleiben muss, ein Vorteil für die Reeder.

Bei einer Flagge sind drei Dinge zu beachten: Qualität, Dienstleistung und Kosten. Da die Flagge die Rechtsordnung auf dem Schiff bestimmt, muss danach geschaut werden, wie diese Rechtsordnung die Betriebskosten des Schiffes beeinflusst.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Ich fahre fort mit der Fraktion der SPD, Herr Binding.

Abg. **Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Ich möchte zunächst Herrn Rauhöft fragen, wie er die im Gesetzentwurf vorgesehene Evaluierung und Befristung beurteilt.

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Peter Geitmann hinsichtlich der Personenbeförderungsdienste zwischen Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Anforderungen an Seeschiffe, die für Schlepp- und Baggerarbeiten genutzt werden. Vielleicht könnten Sie eine Bemerkung dazu machen, warum es eine vergleichbare Regelung für die Hafentarbeiter nicht geben soll oder kann?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich zunächst an Herrn Rauhöft, Bundesverband Lohnsteuerhilfsvereine.

Sv **Uwe Rauhöft** (Bundesverband Lohnsteuerhilfsvereine e. V.): Die Evaluierung der Verlängerung des Lohnsteuereinhalts ist zwingend notwendig. Der Gesetzeswortlaut soll eine Motivation dahingehend bewirken, Seeleute zu beschäftigen, die in Deutschland unbeschränkt einkommensteuerpflichtig sind. Ob diese Maßnahme wirkt, hängt von einer Vielzahl weiterer Faktoren ab. Bei der Komplexität lässt sich dies nicht mit Sicherheit voraussehen. Daher ist es wichtig, dass der Prozess beobachtet, evaluiert und geprüft wird. Anderenfalls müssten entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass das gewünschte Ziel auch erreicht wird.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die zweite Frage richtet sich an Herrn Geitmann, ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft.

Sv. **Peter Geitmann** (ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Dieses Thema diskutieren wir nicht nur mit den Kollegen innerhalb der Schifffahrt, sondern auch mit den Häfen, die ebenfalls einen Lohnsteuereibehalt befürworten würden. Der Arbeitskreis Seeschifffahrt von ver.di ist der Ansicht, dass seemännisches Know-how auch bei den Hafendienstleistungen benötigt wird. Die Schlepper befinden sich in einer kritischen Situation. Sie haben zwar viele Aufträge, aber die Bezahlung ist schlecht. In den Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde immer wieder deutlich herausgestellt, dass die EU-Beihilferichtlinien es den Staaten der Gemeinschaft nur gestatten, ausschließlich die internationale Seeschifffahrt zu fördern. Ver.di



hätte nichts dagegen, wenn die Richtlinien dahingehend geändert würden, dass auch Hafendienstleistungen, also die Schlepper, gefördert werden könnten. Nach dem Gesetzestext der Beihilfeverordnung ist dies meiner Ansicht nach derzeit nicht möglich.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Binding, Sie haben noch zwei Minuten.

Abg. **Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Ich würde gern Herrn Peter Geitmann fragen, warum die Förderung in der Vergangenheit die gewünschten Ziele nicht erreicht hat. Was hat die Reeder davon abgehalten, mehr Arbeitskräfte einzustellen?

Sv **Peter Geitmann** (ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Tatsächlich hat es in der Vergangenheit nicht funktionieren können, da es lediglich einen Lohnsteuereinbehalt in Höhe von 40 Prozent gegeben hat. Alle übrigen europäischen Mitgliedstaaten waren diesbezüglich schon weiter. Die Maßnahme wurde in Deutschland sehr halbherzig angegangen. Mit dem Maritimen Bündnis wurde der Lohnsteuereinbehalt in Höhe von 100 Prozent und eine passgenaue Erstattung der Arbeitgebersozialversicherungskosten beschlossen, wie es in den meisten europäischen Ländern üblich ist. Damit sollte die Zahl deutscher Seeleute gehalten und der Niedergang gestoppt werden. Der Kardinalfehler war jedoch die Änderung der SchBesV mit der Halbierung in den Nationalitätensvorschriften, die einen Abbau von 50 Prozent der Seeleute im internationalen Verkehr bedeutete.

Die weitere Einschätzung des Arbeitskreises Seeschifffahrt von ver.di ist, dass die Rahmenbedingungen festgeschrieben werden müssen, da die Möglichkeiten international zu groß sind, noch billigere Seeleute zu finden. Auch ein geförderter Seemann ist unter diesen Bedingungen nicht mehr konkurrenzfähig. Es müssen verbindliche Rahmenbedingungen festgeschrieben werden. Die Änderungen der SchBesV müssen zurückgenommen werden.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Glaser, Sie haben das Wort.

Abg. **Albrecht Glaser** (AfD): Ich würde gerne eine Frage an Herrn Dr. Thöne stellen. Angesichts des Subventionswettbewerbs in Europa kann auch darüber nachgedacht werden, die Subventionen über-

all abzuschaftern. Auf anderen Gebieten des Steuerrechts wird dies mit der Mindestbesteuerung und der Bekämpfung von Steueroasen gemacht. Ist eine gemeinschaftliche Abschaffung der Subventionen in der Seeschifffahrt so fernliegend?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Thöne, Universität zu Köln.

Sv **Dr. Michael Thöne** (Universität zu Köln): Wir haben bereits in mehreren Stellungnahmen gehört, dass andere Mitgliedstaaten ähnliche Regelungen nutzen. Seit langem gibt es einen Subventionswettbewerb. Es ist Sinn und Zweck des europäischen Beihilferechts, solche Subventionswettläufe zu unterbinden. Das funktioniert in vielen Bereichen auch sehr gut. Mit der globalen Mindestbesteuerung, deren Einführung mit der neuen US-amerikanischen Regierung im Unternehmenssteuerbereich sehr viel wahrscheinlicher wird, ist eine Chance erkennbar, solchen Steuersenkungswettbewerben entgegenzutreten. Es stellt sich jedoch die Frage, ob dies auch mit den typischen Flaggenstaaten, wie Liberia und den karibischen Inseln, gelingt. Hier sind größere Zweifel angebracht.

Im Hinblick auf Europa ist es vorstellbar, dass der Subventionswettbewerb schrittweise reduziert wird. So könnte der internationale Wettbewerb durch Auflagen und Regulierungen stärker zurückgefahren werden.

In anderen Bereichen ist eine solche Entwicklung schon zu beobachten. Im Klimaschutz ist auf europäischer Ebene mit dem „Carbon Border Adjustment“ (CBA) geplant, unfaire Wettbewerbsvorteile anderer Länder dadurch zu kompensieren, dass die Importe aus diesen Ländern mit einer CO₂-Grenzsteuer belegt werden.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Glaser, Sie haben noch eine Minute.

Abg. **Albrecht Glaser** (AfD): Herr Dr. Thöne, könnten Sie zu den Kriterien Stellung nehmen, mit denen die Subvention legitimiert wird? Können Sie die Bedeutung und Rolle dieses Segments bewerten? Es gibt derzeit die Diskussion um eine Europäisierung der Impfstoffherstellung. Gibt es beim Thema Schifffahrt ein vergleichbares Argument?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Dr. Thöne, Sie haben eine halbe Minute für die Antwort.



Sv **Dr. Michael Thöne** (Universität zu Köln): Es steht außer Zweifel, dass es eine Netzwerkbranche ist, die von sehr großer Bedeutung ist. Es wurden gute Argumente dafür angeführt, dass die Arbeitskräfte an Land für andere Tätigkeiten benötigt werden, die nicht subventioniert werden. Daher stellt sich die Frage, wieso eine 20 Jahre alte Subvention in dieser Form fortgeführt werden muss, wenn eigentlich andere Tätigkeiten damit erreicht werden sollen. Es wäre effizienter, diese direkt zu fördern.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage für die FDP-Fraktion stellt der Kollege Hagen Reinhold.

Abg. **Hagen Reinhold** (FDP): Ich brauche nicht zu betonen, wie global und wichtig diese Branche ist, und wie viele hunderte Milliarden Euro durch die Häfen gehen. Die Äußerung der European MAR über die Qualität der Flaggen hat aufgezeigt, dass der Wettbewerb globaler Branchen nicht nur finanziell gewonnen werden kann. Es ist jedoch nicht zielführend, einen Schritt zurückzugehen, um diesen Kampf zu gewinnen.

Durch eine neue Studie aus Harvard ist nun bekannt, dass China durch das Drücken der Frachtraten massiv in den Markt eingegriffen hat. Sie haben dadurch bis zu 5 Prozent Wachstum und damit über 180 Milliarden Euro jährlich generiert.

Daher habe ich eine Frage an den VDR: Wie marktwirtschaftlich und fair ist der Markt, wenn in Zukunft weniger deutsche bzw. europäische Flaggen und das entsprechende Personal vorhanden sind? Momentan gibt es auf dem Markt viele Container-Engpässe und wenig Frachtraum in einigen Gebieten der Welt. Haben deutsche Im- und Exporteure tatsächlich noch einen fairen Zugriff auf den Markt, wenn es massive Verschiebungen nicht nur des Besitzes der Schiffe, sondern auch der Reedereien nach Asien gäbe?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Wallrabenstein, VDR.

Sv **Tilo Wallrabenstein** (Verband Deutscher Reeder): Das ist eine sehr gute Frage. Der Wettbewerb ist brutal, insbesondere mit außereuropäischen Staaten. Hierbei möchte ich auf den europäischen Beihilferahmen aufmerksam machen, nämlich auf die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (Seeverkehrsleitlinien). Diese

bieten für alle Mitgliedstaaten Handlungsmöglichkeiten, die jedoch nicht zwingend wahrgenommen werden müssen. Gleichzeitig schreiben sie vor, in welchem Rahmen gehandelt werden darf. Schließlich muss jede Maßnahme von der Kommission genehmigt werden. Dieser Rahmen gilt jedoch nicht im Verhältnis mit außereuropäische Staaten. Insbesondere die asiatischen Staaten gehen sehr strategisch dabei vor, ihre Wirtschaft auszubauen. Das betrifft auch die Schifffahrt. Es begann zuerst mit den Werften und ging dann mit der Seeschifffahrt weiter. Der Markt der Seeschifffahrt ist hart umkämpft.

Ich würde gern noch einen weiteren Punkt hinzufügen. In den USA gibt es ein anderes System. Mit dem Jones Act versuchen auch sie sich, den Marktanteil für die küstennahe Schifffahrt vollständig zu sichern. Das ist ein protektionistischer Ansatz, den wir nicht teilen. Wir halten ihn aus deutscher Sicht für verkehrt.

Daran sehen Sie aber, dass nahezu alle Staaten außerhalb von Europa sehr stark daran interessiert sind, ihre maritime Wirtschaft zu schützen, und entsprechende Aktivitäten entwickeln. Es ist nicht so, dass Europa hier in irgendeiner Weise vorangeht, sondern es reagiert vielmehr darauf. Dies ist auch bei den Beihilfe-Leitlinien der Fall. Es steht sehr deutlich drin, was die Geschichte und die lessons learned in den achtziger Jahren waren, als es die Beihilfe-Leitlinien noch nicht gab. Damals ist sehr viel an Beschäftigung und Know-how verloren gegangen. Die Europäische Kommission reagierte auf diese Entwicklung mit den Beihilfe-Leitlinien. Es war der Europäischen Kommission bewusst, dass die außereuropäischen Standorte in der Seeschifffahrt überlegen waren und daher ein Rechtsrahmen erforderlich war, der den Wettbewerb in der internationalen Seeschifffahrt auch für europäische Unternehmen erlaubt.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Wallrabenstein, Sie haben noch zwei Minuten.

Abg. **Hagen Reinhold** (FDP): Herr Wallrabenstein, könnten Sie Folgendes noch einmal explizit darstellen: Es ist bezüglich der Reeder und des Besitzes an Containerschiffen bereits eine massive Verschiebung in den asiatischen Raum festzustellen. Bleibt der deutschen Wirtschaft überhaupt noch ein fairer Markt für Frachtraten und Containerstellplätze? Die im Gesetzentwurf dargestellte Wirkung



auf den Haushalt ist im Vergleich zu den übrigen Gesetzen im Deutschen Bundestag überschaubar. Die wirtschaftlichen Auswirkungen sind jedoch schwerwiegend. Über 180 Milliarden Euro Wirtschaftswachstum in China wurden allein durch günstige Frachtraten generiert. Wie ist der Zugriff der deutschen Wirtschaft auf den Markt gewährleistet? Ist er marktwirtschaftlich und fair?

Sv **Tilo Wallrabenstein** (Verband Deutscher Reeder): Ich denke, dass wir gut aufgestellt sind. Es gibt eine sehr große deutsche Linienreederei, die sich durch Übernahmen neu aufgestellt hat und mittlerweile wieder erfolgreich ist. Sie hat auch Unternehmen aus dem Ausland übernommen.

Es ist jedoch zutreffend, dass ein strategisches Problem im Bereich der Schiffsfinanzierung besteht. Die Banken haben sich aus verschiedenen Gründen sehr stark aus der Schiffsfinanzierung zurückgezogen. Es ist viel Know-how verloren gegangen. Dies hatte massive Auswirkungen auf die deutsche Flotte. Ich bin jedoch optimistisch, dass wir genügend gute Unternehmer haben, die auf dem Markt der Containerschiffahrt neue Finanzierungsmodelle einführen, sodass die deutsche Flotte wieder ausgebaut werden kann. Dies braucht Zeit und bedarf zumindest in Europa wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen. Es ist unbenommen, dass auf EU-Ebene überlegt werden muss, was für die Schiffahrt in Europa insgesamt getan werden muss.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage für die Fraktion DIE LINKE. stellt Herr Cezanne.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Meine zweite Frage geht an Herrn Peter Geitmann von ver.di. Herr Thöne führte an, dass es gesamtwirtschaftlich schwer zu rechtfertigen sei, sich nicht auf die internationale Arbeitsteilung in diesem Bereich zu verlassen. Wenn dies nicht gewollt ist, muss zumindest anerkannt werden, dass die bisherige Förderung nicht funktioniert. Das angestrebte Ziel wird dadurch nicht erreicht. Die Bundesregierung hat bestätigt, sie halte an der Zielsetzung von 600 Schiffen unter deutscher Flagge fest. Jedoch entfernen wir uns davon jährlich um weitere Schiffe. Meine Fraktion fordert bei Subventionstatbeständen eine Bindung an klare Regeln, die vorschreiben, wie die angestrebten Ziele erfüllt werden können. Welche Mittel schlägt ver.di vor, um sicherzustellen, dass das Ziel erreicht wird?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Geitmann, ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft.

Sv **Peter Geitmann** (ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Wir sind im Jahr 2016 aus dem Maritimen Bündnis ausgetreten. Wir waren mit allen Maßnahmen einverstanden, mit Ausnahme der Änderungen in der SchBesV. Das Maritime Bündnis trägt den Titel „Ausbildung und Beschäftigung“. Diese erfordern jedoch vorgeschriebene Rahmenbedingungen. Es hat in der Vergangenheit nur funktioniert und es wurden mehr Seeleute eingestellt, wenn dies auch vorgeschrieben war. Freiwillig ist dies kaum passiert. Die Möglichkeiten auf dem globalen Markt sind sehr groß, und es gibt eine Vielzahl günstigerer Arbeitskräfte. Ob die Qualität gleichermaßen zufriedenstellend ist, ist eine andere Frage.

Wir fordern einen akzeptablen Bestand an deutschen Seeleuten. Die Koalitionsvereinbarungen der letzten beiden Perioden sehen eine bedarfsgerechte Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschiffahrt vor. Das setzt voraus, dass die Schiffahrtsschulen ausgelastet und die Sekundärbereiche bedient werden müssen. Die Erfahrungen eines Kapitäns oder eines Leiters der Maschinenanlage sind mit einer normalen Ausbildung an Land nicht erreichbar, was mir durch verschiedene Personen aus Lotsenbrüderschaften bestätigt worden ist

Daher sagen wir, es muss vorgeschrieben werden. Wir wollen auch nicht die alte SchBesV wieder aufleben lassen. Konkret schlagen wir vor, dass zusätzlich zu den zwei vorgeschriebenen, zwei weitere Nachwuchsoffiziere gefordert werden. Dadurch haben junge Menschen die Möglichkeit, ihre Patente auszufahren. Zudem möchten wir, dass sie im Besitz eines Schiffsmechanikerbriefes sind, da dadurch die Ausbildung in diesem qualifizierten Bereich im Schiffsbetrieb stattfinden kann.

Auch wenn es heute um den Lohnsteuereinbehalt geht, möchte ich hinzufügen, dass uns die Tonnagesteuer immer noch ein Dorn im Auge ist. Aktuell verdienen die Reedereien wieder gut. Es findet aber keine Gewinnbesteuerung statt, sondern nur eine Besteuerung nach der Tonnage der Schiffe. Die Besteuerung muss korrigiert und an das Know-how gebunden werden.



Vorsitzende **Katja Hessel**: Die letzte Frage in dieser Anhörung stellt Frau Müller für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Claudia Müller** (B90/GR): Meine Frage richtet sich an Herrn Dr. Gundermann. Es geht zwar hier um den Lohnsteuereinbehalt. Allerdings ist auch die Attraktivität der deutschen Flagge zu thematisieren, denn die SchBesV greift nur bei deutscher Flagge. Rückflaggungen sollten nicht nur in den europäischen, sondern auch in den deutschen Flaggenbereich stattfinden. Was wären aus Ihrer Sicht und nach den Erfahrungen aus der Praxis die drei wichtigsten Punkte, um tatsächlich eine Umkehr zu erreichen?

Zudem bitte ich Herrn Wallrabenstein um eine Bewertung diesbezüglich.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Zunächst Herr Dr. Gundermann, European MAR GmbH.

Sv **Dr. Albrecht Gundermann** (European MAR GmbH): Zwar verlangen Sie damit, dass ich gegen meine eigenen kommerziellen Interessen spreche. Als deutscher Staatsbürger mache ich dies trotzdem gern.

Ich hatte bereits ausgeführt, dass es bei der Flagge um dreierlei Dinge geht: Qualität, Dienstleistung und Kosten.

Die Qualität ist bei der deutschen Flagge nicht in Frage zu stellen. Möglicherweise kennen Sie die Rankings der Flaggen von den Hafenstaatenkontrollregimen.

Bezüglich der Dienstleistung muss ehrlicherweise gesagt werden, dass die Kollegen in den deutschen Behörden als Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes schlechtere Voraussetzungen haben, um den Reedern rund um die Uhr die Unterstützung zu geben, die sie benötigen. Wie bereits erläutert, muss ein so teures Anlagevermögen wie ein Schiff zur Amortisierung ständig in Bewegung bleiben. Eine Flagge ist nicht nur eine Aufsichtsinstanz, sondern auch ein administrativer Dienstleister. Die Schifffahrt erfordert einen großen administrativen Aufwand, der rund um die Uhr geleistet werden muss. Wenn beispielsweise ein Schiff an einem Freitagabend in einem ausländischen Hafen auf Hilfe angewiesen ist und kein Ansprechpartner erreichbar ist, bleibt es bis zum Montagmorgen liegen. Wie von Herrn Geitmann soeben angesprochen, folgen daraufhin erhebliche Verluste durch den Ausfall

der Mieten bzw. Chartern. Zuzugeben ist jedoch, dass eine schlanke Administration nicht zu den deutschen Stärken gehört. Es ist einfacher, beispielsweise einen Antrag in Portugal zu stellen, als einen seitenlangen Antrag für das „Minimum Safe Manning Certificate“ beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zu stellen. Oft scheitert es in Deutschland daran, dass es viel zu kompliziert ist.

Der dritte Punkt betrifft die Kosten. Es geht dabei nicht um die Kosten, die von der Flagge in Rechnung gestellt werden. Diese sind in Anbetracht der Schiffsbetriebskosten marginal. Entscheidend ist vielmehr die geltende Rechtsordnung.

Für Sie als Parlamentarier ist Voraussetzung für eine Einflussnahme zu überlegen, welche Auswirkungen die Maßnahmen haben. Das betrifft die Fragen der Quantität und Nationalität der Mannschaften, der Sozialversicherung und der Besteuerung an Bord. Diese Fragen sind gründlich zu analysieren und anschließend danach zu bewerten, ob man damit wettbewerbsfähig ist. Ich glaube, dass das in Deutschland prinzipiell möglich ist. Aber Deutschland müsste sich überlegen, eine helfende Hand in der Auseinandersetzung mit den öffentlichen Institutionen in Anspruch zu nehmen.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Das Wort geht an Herrn Wallrabenstein, VDR, zur Bewertung.

Sv **Tilo Wallrabenstein** (Verband Deutscher Reeder): Ich kann mich dem nur anschließen. Die Flaggenstaatsadministration ist wichtig. Dies hat auch die Evaluierung von Ernst & Young gezeigt. Ich muss die deutsche Flaggenstaatsverwaltung aber auch verteidigen. Es gab in den letzten Jahren deutliche Verbesserungen. Viele Zuständigkeiten, die zuvor auf die Länder verteilt waren, wurden reduziert. Trotzdem muss gesagt werden, dass das BSH und die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) maßgeblich sind. Das Zusammenspiel mit ihnen und den Schiffsregistern ist zum Teil verbesserungsbedürftig. An dieser Stelle ist Herrn Dr. Gundermann zuzustimmen. Es ist aus Sicht der Reedereien vorzuziehen, einen Ansprechpartner für alles zu haben. Dieser Ansprechpartner kann sozusagen im Hintergrund die Abwicklung mit den verschiedenen Stellen übernehmen. Ich denke nicht, dass wir es schaffen, die Flaggenstaatsverwaltung noch während meiner



beruflichen Laufbahn zu vereinheitlichen. Es wäre jedoch sehr sinnvoll.

Als letzter Punkt ist der hohe administrative Aufwand anzusprechen. Das betrifft beispielsweise die Lohnnebenkostenförderung, die durch das BSH für den Bund administriert wird. Teilweise werden Abrechnungen erst nach 5 Jahren erstellt, nachdem die Förderung gewährt wurde. Dort gibt es deutliches Verbesserungspotential.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Damit sind wir am Ende der heutigen Anhörung. Ein ganz herzliches Dankeschön an alle Sachverständigen. Vielen herzlichen Dank auch an die Kolleginnen und Kollegen, die die Fragen gestellt haben.

Wie üblich habe ich noch einen Hinweis zu den nächsten Terminen. Für die Kolleginnen und Kollegen, die sich angemeldet haben, beginnt morgen um 13:45 Uhr die Diskussion mit dem Unterausschuss des EU-Parlaments für Steuerfragen. Die nächste Sitzung des Finanzausschusses am Mittwoch beginnt bereits um 8:00 Uhr. Vielen Dank. Damit schließe ich die Sitzung. Bleiben Sie bitte alle gesund.

Schluss der Sitzung: 15:05 Uhr

Katja Hessel, MdB

Vorsitzende



- Anlagenverzeichnis -

- Anlage 1:** Stellungnahme des Bundesverbandes Lohnsteuerhilfvereine e.V.
- Anlage 2:** Stellungnahme der European MAR GmbH
- Anlage 3:** Stellungnahme von Herrn Dr. Michael Thöne, Universität zu Köln
- Anlage 4:** Stellungnahme der ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
- Anlage 5:** Stellungnahme des Verbandes Deutscher Reeder



Bundesverband
Lohnsteuerhilfvereine e.V.

Reinhardtstr. 23 · 10117 Berlin
Telefon 030 / 585 84 04 – 0
Telefax 030 / 585 84 04 – 99
E-Mail info@bvl-verband.de
Web www.bvl-verband.de

Bundesverband Lohnsteuerhilfvereine e.V.
Reinhardtstr. 23 · 10117 Berlin

Deutscher Bundestag
Vorsitzende des Finanzausschusses
MdB Frau Katja Hessel
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Berlin, 7. April 2021

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt

BT-Drucksache 19/27719

Sehr geehrte Frau Hessel,

wir bedanken uns für die Einladung zur öffentlichen Anhörung und Übersendung des o.g. Gesetzentwurfs der Bundesregierung. Die Möglichkeit zur Stellungnahme nehmen wir hiermit gerne wahr.

Der Bundesverband Lohnsteuervereine e.V. begrüßt das Ziel der Bundesregierung, Reeder zum Ausgleich vorhandener Wettbewerbsnachteile über eine finanzielle Unterstützung zur Fahrt der Schiffe unter deutscher Flagge anzuhalten und hierbei insbesondere Seeleute zu beschäftigen, die in Deutschland einkommensteuerpflichtig sind. In diesem Zusammenhang hält der BVL die vorgesehene Verlängerung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt für weitere sechs Jahre grundsätzlich für eine geeignete Maßnahme.

Mit dem Gesetzentwurf werden Reeder mit Schiffen unter deutscher Flagge durch die Entlastung bei den Personalkosten begünstigt. Die Vorschrift des § 41a Abs. 4 EStG erlaubt dem Arbeitgeber einen Einbehalt der auf den Lohn der beschäftigten Seeleute entfallenden Lohnsteuer. Die Subvention ist somit unmittelbar an die Beschäftigung von Arbeitnehmern gekoppelt, die in Deutschland unbeschränkt einkommensteuerpflichtig sind. Nach § 41a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 EStG sind Arbeitgeber zur Lohnsteuer-Anmeldung und Abführung der insgesamt einbehaltenen Lohnsteuer an das Betriebsstättenfinanzamt verpflichtet. Nach der Regelung zum Lohnsteuereinbehalt müssen Arbeitgeber, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, die anzumeldende und abzuführende Lohnsteuer, die auf den begünstigten Arbeitslohn entfällt, zwar vom Lohn abziehen, dürfen diesen jedoch in voller Höhe einbehalten.

Lohn und Lohnbestandteile, die nicht zu einer in Deutschland anzumeldenden und abzuführenden Lohnsteuer führen, sind nicht begünstigt.

In den Fällen, in denen die Voraussetzungen des § 41a Abs. 4 EStG nicht erfüllt sind, entfällt für Seeleute häufig ganz oder teilweise die Besteuerung des Lohnes in Deutschland, und folgerichtig auch der Abzug von Werbungskosten. Dies gilt auch für Beschäftigte deutscher Reedereien, wenn die Schiffe unter fremder Flagge geführt werden. In diesen Fällen kommen die mit Deutschland abgeschlossenen DBA zur Anwendung. Die meisten DBA weisen das Besteuerungsrecht dem Staat zu, in dem sich die Geschäftsleitung des Schiffsunternehmens befindet. Einige DBA enthalten keine besondere Regelung für Vergütungen von Schiffspersonal. In diesen Fällen wird eine Tätigkeit in internationalen Gewässern dem Staat zugeordnet, dessen Flagge das Schiff trägt (vgl. BMF-Schreiben vom 3.5.2018, Steuerliche Behandlung des Arbeitslohns nach den DBA, GZ IV B 2 - S 1300/08/10027, Tz. 8, Rz. 345, 353). Die Ausflagung führt somit dazu, dass der Lohn für die Tätigkeit auf hoher See und in ausländischen Hoheitsgewässern nicht in Deutschland zu versteuern ist. Dabei kommt in bestimmten Fällen auch die Rückfallklausel des § 50d Abs. 8 EStG nicht zur Anwendung, beispielsweise im Fall der Tätigkeit auf Schiffen unter liberianischer Flagge. Da Liberia, dessen Hoheitszeichen die meisten ausgeflaggten deutschen Schiffe führen, von dem ihm zustehenden Besteuerungsrecht kein Gebrauch macht, verbleibt der betreffende Lohn in diesen Fällen vollständig steuerfrei (vgl. ebd., Tz. 8, Rz. 357 ff.).

Die Tätigkeit auf Schiffen unter ausländischer Flagge erfordert für in Deutschland ansässige und deshalb unbeschränkt steuerpflichtige Seeleute eine Ermittlung des Besteuerungsrechts und eine Aufteilung des Lohnes in den in Deutschland steuerpflichtigen und steuerfreien Arbeitslohn sowie gegebenenfalls ebenso eine Aufteilung und Zuordnung der Werbungskosten (vgl. ebd., Tz. 8, Rz. 355; Tz. 5, Rz. 194ff).

Wenn die Voraussetzungen des § 41a Abs. 4 EStG erfüllt sind, d. h. beispielsweise keine Ausflagung vorliegt, ist im Hinblick auf die beschäftigten Arbeitnehmer darauf hinzuweisen, dass der Lohnsteuereinbehalt keine Auswirkungen auf die Besteuerung der angestellten Seeleute selbst hat. Unbeschränkt steuerpflichtige Arbeitnehmer unterliegen der deutschen Einkommensteuerpflicht und müssen entsprechend ihrer Steuerklasse ihren Lohn versteuern. Im Gegenzug können sie Werbungskosten geltend machen, mindestens in Höhe des Arbeitnehmer-Pauschbetrags.

Die Regelung in § 41a Abs. 4 Satz 6 EStG n. F. verhindert einen höheren Lohnsteuerabzug für Beschäftigte mit den Steuerklassen V oder VI. Der Arbeitgeber erlangt keinen Vorteil, wenn Beschäftigte eine dieser ungünstigeren Steuerklassen wählen. In diesen Fällen ist stets für die Berechnung des Einbehalts die Lohnsteuer nach der Steuerklasse I zu ermitteln. Damit wird verhindert, dass Arbeitnehmer zur Wahl einer ungünstigeren Steuerklasse gedrängt werden. Konsequenterweise ist es stets die Steuerklasse I zugrunde zu legen. Damit entfielen beispielsweise ein Nachteil für den Arbeitgeber, wenn der Beschäftigte die Steuerklasse III oder IV mit dem Faktor wählt, da beide jeweils zu einem geringeren Lohnsteuerabzug führen als die Steuerklasse I oder IV.

Der Lohnsteuereinbehalt bei im Inland unbeschränkt einkommensteuerpflichtigen Arbeitnehmern erfolgt unabhängig von der Dauer des Dienstverhältnisses mit dem "Schiffsarbeitgeber". Bis Mai 2016 galt die Vergünstigung eines - bis zu diesem Zeitpunkt auf 40 Prozent begrenzten - Lohnsteuereinhalts nur für Arbeitnehmer, die in einem zusammenhängenden Arbeitsverhältnis für mehr als 183 Tage auf Schiffen des Arbeitgebers beschäftigt waren. Diese Einschränkung ist zum 1. Juni 2016 entfallen; nach dem 31. Mai 2021 würde ohne Gesetzesänderung die zuvor geltende Regelung wieder aufleben.

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht neben der Verlängerung des vollständigen und von der Beschäftigungsdauer der Arbeitnehmer unabhängigen Lohnsteuereinhalts auch eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Schiffe unter Flagge eines Mitgliedstaates der EU und des EWR vor. Im Hinblick auf die europarechtlichen Rahmenbedingungen ist diese Erweiterung notwendig. Der BVL teilt die Einschätzung der Bundesregierung, dass die Erweiterung des Anwendungsbereichs der Sicherung des seemännischen Know-hows in Deutschland nicht entgegensteht. Die Erweiterung betrifft nur Fälle, in denen die Einkommensteuer durch Abzug vom Arbeitslohn zu erheben ist (Lohnsteuer). Die Erhebung der Lohnsteuer setzt jedenfalls einen Inlandsbezug voraus.

Somit ist festzustellen, dass der Lohnsteuereinbehalt darauf ausgerichtet ist, die Beschäftigung von Seeleuten in Deutschland zu sichern. Durch die Verlängerung der Regelung zum Lohnsteuereinbehalt werden Arbeitslöhne für in Deutschland unbeschränkt einkommensteuerpflichtigen Arbeitnehmer und somit auch Arbeitsplätze für Seeleute subventioniert, so dass die Gesetzesänderung in dieser Hinsicht auch den Arbeitnehmern zugutekommt. Die mit der Anwendung des § 41a Abs. 4 EStG verbundene Besteuerung des Lohnes für die Beschäftigung auf See in Deutschland führt zudem zu einer Vereinfachung im Besteuerungsverfahren, da eine Aufteilung in die in Deutschland steuerpflichtige und steuerfreie, dem Besteuerungsrecht eines anderen Staates zugeordneten Lohnbestandteile entfällt.

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Rauhöft
Geschäftsführer

Jana Bauer, LL.M.
Referentin Steuern und Medien

BVL – BUNDESVERBAND LOHNSTEUERHILFEVEREINE E.V.



EUROPEAN MAR GmbH | Neuer Wall 19 | 20354 Hamburg | Germany

Deutscher Bundestag
 Finanzausschuss
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin

Hamburg, März 2021

**- Stellungnahme European Mar GmbH -
 Öffentliche Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestags zum „Entwurf eines
 Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“ (Bundestags-
 Drucksache 19/27719)**

Stellungnahme zum Gesetzentwurf:

Wir begrüßen die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts für die Seeschifffahrt als ein Element der deutschen Schifffahrtspföderung im Allgemeinen und mit diesem Vorhaben insbesondere die geplante Ausweitung des Lohnsteuereinhalts auf alle Schiffe unter EU-/EWR-Flagge (Europäische Union + Europäischer Wirtschaftsraum inkl. Norwegen) ausdrücklich. Damit kommt die Bundesregierung den unserer Auffassung nach richtigen und zielführenden europäischen beihilferechtlichen Erfordernissen sinnvollerweise nach.

Beschäftigungsmärkte sind nicht rein national zu betrachten – vor allem die Seeschifffahrt ist international, mindestens aber europäisch ausgerichtet. Beschäftigung in der Schifffahrt endet also nicht an den Landesgrenzen. Eigentum, Flagge, Management, Werft, Besatzung, Versicherung, Betriebsregion: All diese Punkte sind nur in den seltensten Fällen rein national regelbar. Eine Ausweitung des Lohnsteuereinhalts auf alle Gemeinschaftsflaggen würde demnach auch positive Auswirkungen auf die maritime Beschäftigung und die Anstellung deutscher Seeleute mit sich bringen.

Auf EU-/EWR-geflaggten Schiffen sind in Deutschland steuerpflichtige Bordbesatzungen zu einem erheblichen Teil in höheren Rängen (v. a. Kapitäne, Schiffsoffiziere) angestellt. Dies betrifft nach aktuellen statistischen Angaben der Knappschaft Bahn-See mit Stand Ende 2020 rund 730 Beschäftigte an Bord nicht deutsch geflaggter Schiffe in deutschem Eigentum. Da wir davon ausgehen, dass auf EU-/EWR-geflaggten Schiffen erheblich mehr in Deutschland steuer- und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte angestellt sind als auf nichteuropäisch geflaggten Schiffen, schließt diese Maßnahme eine wichtige Lücke hinsichtlich der Anstellung gut ausgebildeter deutscher Seeleute an Bord nicht nur ausschließlich deutsch geflaggter Schiffe.

Es ist zu erwarten, dass diese Maßnahme der Ausweitung des Kreises der Berechtigten auf Schiffe unter EU-/EWR-Flaggen zusätzliche positive Effekte für die Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland leistet.

Die Maßnahme des Lohnsteuereinbehalts sollte jedoch nicht einzeln betrachtet werden, sondern vielmehr im Gesamtzusammenhang aller Fördermaßnahmen für die Seeschifffahrt am Standort Deutschland. Beihilferechtliche Erfordernisse wie im Gesetzentwurf erwähnt wären für alle entsprechenden Schifffahrtsförderungen eine logische und notwendige Konsequenz.

Hintergrund EUROMAR:

Als Agentur des Schiffsregisters Madeira sind wir seit 2013 exklusiv für Vertrieb und Entwicklung des Internationalen Portugiesischen Schiffsregisters Madeira (MAR) zuständig. Die von uns und den weiteren Beteiligten in Funchal und Lissabon betreute Flotte beläuft sich auf inzwischen über 600 Seeschiffe von 140 europäischen Reedereien. Viele dieser Handelsschiffe sind in deutschem Eigentum („beneficial owner“).

Dadurch konnten wir maßgeblich dazu beitragen, europäische Flaggen auch an Bord deutscher Schiffe wieder zu etablieren. Fast alle Schiffe, die inzwischen im Register Madeira mit portugiesischer Flagge operieren (über 90 Prozent), würden andernfalls unter der Flagge eines Offshore-Registers (Liberia, Antigua und Barbuda, Marschall-Inseln etc.) fahren – und damit auch weitgehend außerhalb des europäischen Rechtsgebietes.

Der konstruktive Beitrag Portugals am EU-/EWR-Anteil seit 2013 bis Ende 2020 ist in nachfolgender Grafik (Abb. 1) dargestellt:

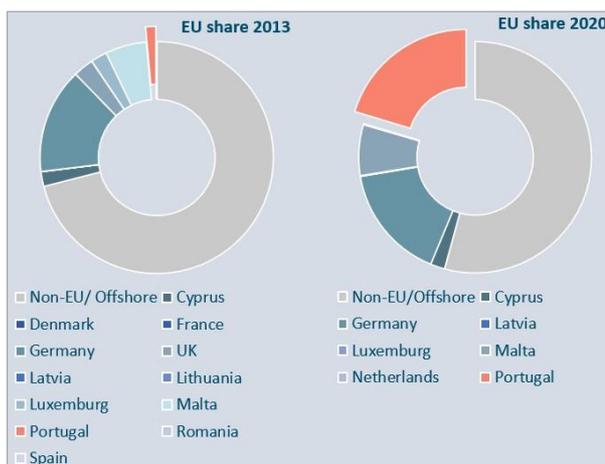


Abb. 1 – Deutsche Handelsflotte – Vergleich Anteil EU- bzw. Non-EU-/Offshore-Flaggen inkl. Anteil Portugals in gt (Quelle: BSH; Dez. 2020)

Gemeinschaftsflaggenanteil deutsche Flotte:

Die Vorteile von EU-Flaggen sind eindeutig: Das Führen europäischer Flaggen ist Ausdruck des europäischen Binnenmarkts und äußert sich etwa im gemeinsamen und verbindlichen Rechtsrahmen:

Es ist nach Faktenlage für den Schiffsbetrieb sowie für die Compliance europäischer Unternehmen besser, mit Schiffen unter einer Flagge eines EU-Mitgliedstaats (EU/EWR) zu operieren, als unter der Flagge eines sog. Offshore-Registers – welches Regelungen und Vorgaben hinsichtlich maritimer Sicherheit, Umweltschutz und den Seeleuten an Bord meist weniger restriktiv umsetzt bzw. kontrolliert. Deutsche und europäische Seeleute (vor allem Kapitäne und Schiffsoffiziere) finden sich eben auch überwiegend an Bord deutscher und EU-/EWR-geflaggter Schiffe.

In Europa kann man sich als Reeder zudem sicher sein, dass das Schiff umfänglich unter den sinnvollen europäischen Vorgaben operiert. In der EU werden auch, anders als in anderen Ländern und Regionen, internationale Regelungen aus den Lehren der Schiffsunfälle „Erika“ bzw. „Prestige“ in den meisten Fällen vergemeinschaftet umgesetzt. Außerdem werden zusätzlich weitere europäische und nationalstaatliche Vorgaben vollständig erfüllt.

Entwicklung seit 2013:

Seit 2013 konnten wir maßgeblich dazu beitragen, dass in Deutschland der Anteil der Tonnage europäisch geflaggter Schiffe von rund 25 Prozent (2013) auf inzwischen rund 46 Prozent (Dez. 2020) gestiegen ist. Seit 2016 konnte der Anteil an Schiffen unter Gemeinschaftsflagge kontinuierlich bei ca. 45/46 Prozent gehalten werden, trotz weiterhin rückläufiger Entwicklung der Flotte in deutschem Eigentum (siehe folgende Grafik in *Abb. 2*).

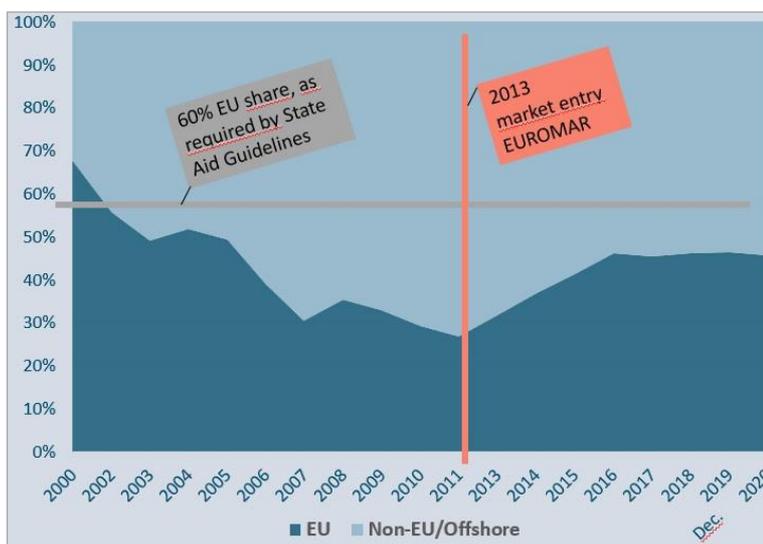


Abb. 2 – Deutsche Handelsflotte – Vergleich Anteil EU- bzw. Non-EU-/Offshore-Flaggen in gt (Quelle: BSH; Dez. 2020)

Trotz der erreichten Steigerung der EU-/EWR-Quote seit 2013 müsste der Anteil an Gemeinschaftsflaggen theoretisch weiter zunehmen: Die Leitlinien der Europäischen Gemeinschaft für Beihilfen im Seeverkehr (2004) verlangen im Falle Deutschlands, dass dieser Tonnageanteil der Gemeinschaftsflaggen innerhalb der jeweiligen Berichtszeiträume an die EU-Kommission stetig steigt. Diese Regelung beruht darauf, dass Deutschland bereits 1999, also vor Inkrafttreten der damals neuen Beihilfeleitlinien, seine Tonnagesteuerregelung eingeführt hat und seitdem nicht mehr wesentlich

geändert hat. Deutschland genießt hinsichtlich des geforderten Gemeinschaftsflaggenanteils noch als einer der wenigen Schifffahrtsstandorte in Europa eine Übergangsregelung.

Auch die aktuelle Evaluation der deutschen Schifffahrtsförderungen sollte diese Aspekte ausführlich betrachten und die weiteren Maßnahmen entsprechend unter der Prämisse der europäischen Seeverkehrs-Beihilfeleitlinien ausrichten.

Fazit:

Im Rahmen der aktuellen Evaluation der deutschen Schifffahrtsförderungen schlagen wir folgende Punkte zur beihilferechtlich alternativlosen Erhöhung des Anteils der Gemeinschaftsflaggen vor:

- Wir begrüßen die im aktuellen Referentenentwurf geplante **Ausweitung des Lohnsteuereinbehalts auf alle Gemeinschaftsflaggen** als wegweisende europarechtskonforme Gesetzesinitiative der Bundesregierung

Dr. Albrecht Gundermann
Geschäftsführer

Jörg Molzahn
Geschäftsführer



Finanzwissenschaftliches
Forschungsinstitut an der
an der Universität zu Köln

FiFo Köln · Postfach 13 01 36 · 50495 Köln

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Direktoren
Prof. Dr. Felix Bierbrauer
Prof. Dr. Klaus Mackscheidt
Dr. Michael Thöne (geschäftsführend)

Telefon +49 0221 13 97 51 0
Telefax +49 0221 13 97 51 11
thoene@fiffo-koeln.de

9. April 2021

Öffentliche Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“ (BT-Drucksache 19/27719) am 12.04.2021

Schriftliche Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Hessel,
Sehr geehrte Mitglieder des Finanzausschusses,

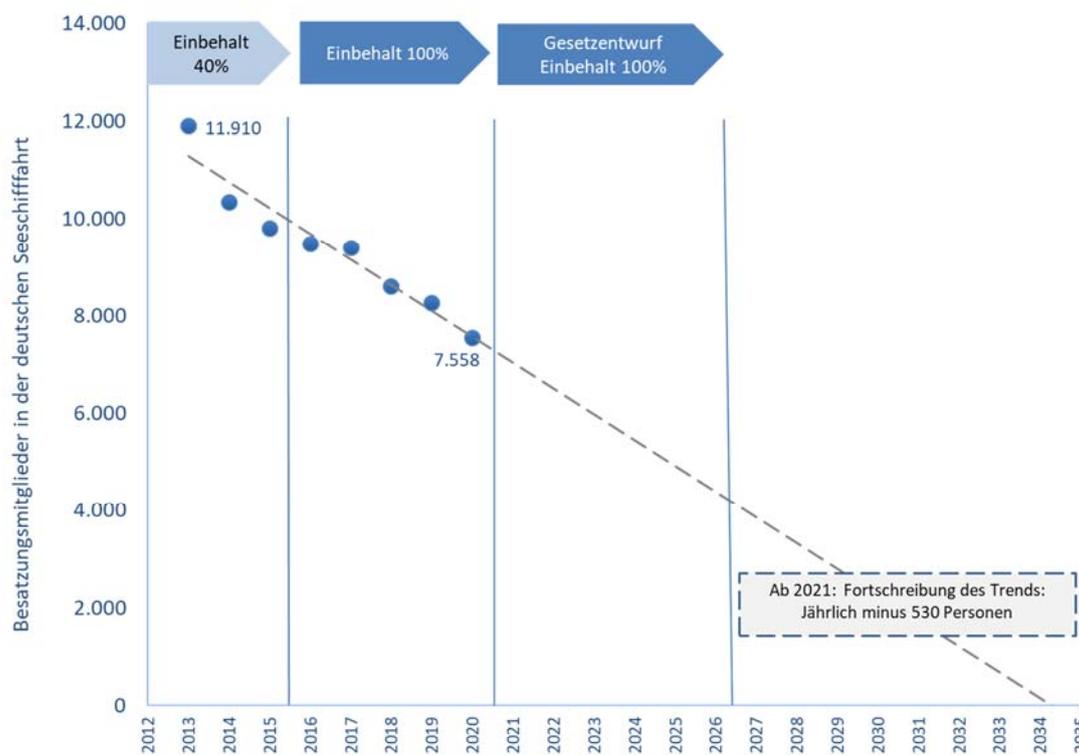
haben Sie vielen Dank für die Einladung, zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für die Steuervergünstigung „Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“ aus Sicht der wissenschaftlichen Subventionskontrolle Stellung zu nehmen.

Seit 1999 ist den Reedern von Schiffen unter deutscher Flagge eine Steuervergünstigung dergestalt zugestanden worden, dass sie 40 Prozent der Lohnsteuer, die im Quellenabzug bei ihren in Deutschland sozialversicherungspflichtigen Seeleuten erheben, nicht an die Finanzämter weiterleiten müssen, sondern als Steuervergünstigung im Unternehmen behalten („Lohnsteuereinbehalt“). 2016 wurde diese Subvention bis 2020 für fünf Jahre befristet von 40 auf 100 Prozent mehr als verdoppelt. In dieser ausdehnten Form soll die Steuervergünstigung nun für weitere sechs Jahre bis einschließlich 2026 verlängert werden.

Es ist nicht erkennbar, wie diese Absicht mit einem Erfolg der Maßnahme zusammenhängen könnte. Primäres Ziel ist die „Sicherung und Förderung der Beschäftigung von deutschen und europäischen Seefahrern im Seeverkehr unter deutscher Flagge und der Abwendung des drohenden Verlusts des seemännischen Knowhows.“ **Dieses Ziel verfehlt der Lohnsteuereinbehalt offenkundig. Auch seine Heraufsetzung auf das 2,5-Fache im Jahr 2016 hat daran nichts geändert.** Das Ziel steht und fällt direkt mit der Zahl der Seeleute, deren Beschäftigung mit der Steuervergünstigung – sowie mit der vollständigen „passgenauen“ Erstattung der Sozialversicherungs-Arbeitgeberanteile – intensiv gefördert wird. Diese Beschäftigtenzahl geht seit längerem kontinuierlich zurück.

Die nachstehende Abbildung zeigt anhand von Besatzungszahlen, die der Verband Deutscher Reeder auf Grundlage offizieller Daten regelmäßig veröffentlicht, dass der Niedergang der Beschäftigung von den Subventionsmaßnahmen unberührt fortschreitet.

Abbildung 1: In Deutschland sozialversicherungspflichtig Besatzungsmitglieder (Deutsche und Ausländer) in der deutschen Seeschifffahrt



Quelle: [Verband Deutscher Reeder \(Daten KBS\)](#); eigene Berechnungen.

In den sieben Jahren von 2013 bis 2020 ist die Zahl der in Deutschland sozialversicherungspflichtigen Besatzungsmitglieder (Deutsche und Ausländer) in der deutschen Seeschifffahrt um 37 Prozent gesunken. Offensichtlich ist der Versuch, sich mit Subventionen dem grundlegenden Wandel dieser Branche entgegenzustemmen, erfolglos. **Beschäftigung wird also nicht gesichert; erst recht nicht gefördert. Der Verlust seemännischen Knowhows unter deutscher Flagge wird so nicht verhindert.**

An dieser Beobachtung ändert sich auch wenig, wenn man die Beschäftigtenzahlen differenzierter betrachtet: Das Zahlenverhältnis deutscher Seeleute zu ihren ausländischen Kolleg:innen liegt durchgehend bei ca. 2/3 zu 1/3. Auch im Verhältnis höherer Qualifikationsgrade (Kapitän:innen und Offiziere) zu weiteren Besatzung sind die Relationen über die Schrumpfung hinweg stabil. Insofern hätte angesichts dieses eindeutigen Befundes am Ende der gesetzlichen Evaluierungsfrist durchaus ein anderes Ergebnis als eine noch einmal verlängerte Fortführung stehen können.

Allerdings interpretiert die vom BMVI beauftragte und vom EY bis Herbst 2020 durchgeführte **Evaluation**¹ die Entwicklung offensichtlich anders. Dies muss die interessierte Öffentlichkeit zumindest der knappen, recht positiv klingenden Pressemitteilung des BMVI entnehmen.² Denn die Evaluation selbst

¹ „Gesamtpaket zur Stärkung der Deutschen Flagge. Bericht über die Evaluierung der Maßnahmen“ vom 29. September 2020, Ernst & Young GmbH, Hamburg (*unveröffentlicht*).
An dieser Stelle wird nicht bewertet, ob diese Evaluation den wissenschaftlichen Mindestanforderungen entspricht, die auf Bundesebene heute an die evidenzbasierte Überprüfung von Fördermaßnahmen gestellt werden müssen. Dazu allgemein: Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2013), Evaluierung wirtschaftspolitischer Fördermaßnahmen als Element einer evidenzbasierten Wirtschaftspolitik, Berlin; für Steuervergünstigungen konkret: Michael Thöne et al. (2019): Evaluierung von Steuervergünstigungen. Sechs Forschungsberichte. FiFo-Berichte Nr. 28-0; 28-A bis 28-E, Köln; hier insbesondere Nr. 28-0 „Ergebnisüberblick, Evaluationsschema, Methoden“.

² BMVI, PM 062/20202 vom 20.11.2020,

ist unveröffentlicht geblieben, sowohl beim Ministerium als auch beim Auftragnehmer. Die Evaluation ist ebenso dem für Steuervergünstigungen zuständigen **Finanzausschuss des Deutschen Bundestages nicht vorgelegt worden**. Die Vorlage allein beim Verkehrsausschuss zur nicht-öffentlichen Befassung genügt in keiner Weise den Mindestanforderungen hinsichtlich der **Transparenz** und der **Rechenpflicht** für eine Steuervergünstigung, die seit ihrer Einführung die Steuerzahlenden gemäß den Subventionsberichten der Bundesregierung bis heute schon **mehr als eine halbe Milliarde Euro** gekostet hat und nun noch einmal um sechs Jahre verlängert werden soll.³ Der Umstand, dass der Reederverband selbst mit den zentralen Daten sehr transparent umgeht, macht das Transparenzdefizit auf Seiten des BMVI umso bedauerlicher.

Der Tenor der nicht-veröffentlichten Evaluation ist, dass der Abwärtstrend ohne die Subventionierung noch sehr viel manifester gewesen wäre. Das ist in sich plausibel; allerdings als „Erfolg“ einer zukunftsorientierten Fördermaßnahme unzureichend. Denn **es fehlt eine positive Zukunftsperspektive für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge**.⁴ Auch in der Begründung für den nun vorliegenden Gesetzentwurf gibt es keine Perspektive, wie die altbekannten Wettbewerbsnachteile überwunden werden könnten, so dass die Branche jemals vom Subventionstropf loskommen könnte. Das Fehlen eines solchen positiven Ziels ist insofern durchaus *ehrlich*, als tatsächlich nicht erkennbar ist, wie in dieser traditionell internationalsten aller Branchen die deutsche Flagge mit deutscher und EU-Besatzung jemals wieder wettbewerbsfähig werden sollte. Wie die Beschäftigtenzahlen zeigen, funktioniert das selbst mit intensiver Dauersubventionierung nicht. Den Niedergang mit perpetuierten Subventionen weiterhin in die Länge zu ziehen, kann kein Ziel einer modernen Wirtschafts- und Verkehrspolitik sein; auch nicht einer maritimen Agenda für das 21. Jahrhundert.

Exportnationen wie Deutschland sind darauf angewiesen, dass andere Nationen in der internationalen Arbeitsteilung erkennen und wertschätzen, wo die deutsche Volkswirtschaft Wettbewerbsvorteile hat. Diese Wettbewerbsvorteile zu erhalten und auszubauen – also **Stärken zu stärken** –, ist in der verschärften industriepolitischen Konkurrenz mit den USA und mit China eine große Zukunftsaufgabe. Mit Blick auf den kommenden Fachkräftemangel ist Deutschland sehr darauf angewiesen, die knapper werdenden Talente auf seine Zukunftsbranchen zu konzentrieren. **In eine solche Zeit passen keine Förderungen, die nicht wettbewerbsfähige Aktivitäten künstlich am Leben erhalten und heimische Fachkräfte binden.**

Die Exportnation Deutschland braucht unzweifelhaft eine leistungsfähige Seeschifffahrt. Dass dies nicht zwingend Schiffe unter deutscher Flagge und mit deutschen bzw. EU-europäischen Besatzungen sein müssen, beweist am deutlichsten die deutsche Handelsflotte. Sie fährt erfolgreich und sehr leistungsfähig zu mehr als 80 Prozent unter anderen Flaggen und mit internationalen Besatzungen. **Auch unter handelspolitischen Gesichtspunkten ist die vorgeschlagene Steuervergünstigung also nicht notwendig.**

Mit den besten Grüßen

Dr. Michael Thöne
Geschäftsführender Direktor

³ Vgl. BMF, 18. bis 27. Subventionsbericht der Bundesregierung, Berlin.

⁴ In diesem Zusammenhang und auch mit Blick auf die (erneuerte) Nichtbeachtung zentraler Anforderungen der Subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung verweise ich auf meine ausführlichere und im Wesentlichen weiterhin gültige [Stellungnahme in der gleichen Sache](https://bit.ly/3s4sHg5) im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 11.01.2016: <https://bit.ly/3s4sHg5>.



Ressort 3
Fachbereich Verkehr
Fachgruppe Maritime Wirtschaft

**Vereinte
 Dienstleistungs-
 gewerkschaft**

ver.di • 10112 Berlin

Bundesverwaltung

Peter Geitmann

Gewerkschaftssekretär
 Schifffahrt

Telefon: 6956-0

Durchwahl: -2612

Telefax: -3820

peter.geitmann@verdi.

www.verdi.de

Oliver Borowy
 Platz der Republik

11011 Berlin

Finanzausschuss des Bundestages

Datum Freitag, 26. März 2021
 Ihre Zeichen
 Unsere Zeichen PG

Stellungnahme zur Verlängerung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt (BT-Drs. 19/27719)

Sehr geehrter Herr Borowy,
 Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des Gesetzes zur Verlängerung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt nimmt ver.di wie folgt Stellung:

Vor dem Hintergrund, dass es in der Europäischen Gemeinschaft immer weniger seemännische Beschäftigung gibt, kann damit die Folge der Verlust von Knowhow an maritimen Wissens für die Staatengemeinschaft sein. Europa, als großer Player in der weltweiten Lieferkette kann und darf sich diesen Verlust nicht leisten, auch müssen die Bedarfe in den maritimen Landbereichen mit Beschäftigten mit Seefahrterfahrungszeiten abgedeckt werden. Die EU hat mit den Leitlinien für Beihilfen im Seeverkehr die Möglichkeiten geschaffen, dass die EU-Staaten die Lohnnebenkosten der Seeleute komplett erlassen können um damit die Personalkosten zu reduzieren und so europäische Seeleute Konkurrenzfähig gegenüber den Drittstaatenseeleuten zu machen. Deutschland hat weitgehend mit dem Maßnahmenpaket für die Seeschifffahrt 2015 die Voraussetzungen dafür geschaffen (100 % Lohnsteuereinbehalt, Passgenaue komplette Arbeitgeber

Anreiseinformationen:

Berlin Ostbahnhof

*Festnetzpreis 14 ct/min,
 Mobilfunkpreise maximal
 42 ct/min

SEB AG BANK
 IBAN DE14100101111619848500
 BIC-Code ESSEDE5F100



Sozialversicherungserstattung). Beide Maßnahmen hatte ver.di befürwortet um das Ziel: Erhalt des deutschen/europäischen Seeleute- Knowhow zu gewährleisten

Ressort 3
Fachbereich Verkehr
Fachgruppe Maritime Wirtschaft

Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

Bundesverwaltung

Die dritte Maßnahme, Änderung der Nationalitätensvorschriften in der Schiffsbesetzungsverordnung hatte ver.di widersprochen. Anstatt vier wurden nur noch zwei deutsche/europäische Seeleute vorgeschrieben was eine Reduzierung von Knowhow zur Folge hatte. Hier besteht, so ver.di dringender Korrekturbedarf.

Die Fortführung des 100 % Lohnsteuereinbehalts wird von ver.di weiterhin befürwortet, auch in Verbindung mit einer Ausweitung auf sechs Jahre, umso Planungssicherheit für die Reedereien zu gewährleisten. Die Anwendung des Lohnsteuereinbehalts darf nur für deutsche Seeleute Anwendung finden, Drittstaatenausländer müssen davon ausgenommen werden. Die mit dem Referentenentwurf des Finanzministeriums vorgesehene Ausweitung des Lohnsteuereinbehalts auf EU-Flaggen wird von ver.di abgelehnt, weil dieser Vorschlag nicht zielführend für den Erhalt von Schiffen unter deutscher Flagge und deutschen Seeleuten ist.

Das Maritime Bündnis steht für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt. Nachweislich ist der Niedergang deutscher Seeleute nicht gestoppt, die einschlägigen Statistiken für Ausbildung und Seeleute sind Beleg dafür. Gibt es den festen Willen seemännisches Knowhow in Deutschland zu erhalten, müssen die richtigen Weichen dafür gestellt werden.

Mit besten Grüßen

Peter Geitmann
Gewerkschaftssekretär Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft/Schifffahrt

Anreiseinformationen:
Berlin Ostbahnhof

SEB AG BANK
IBAN DE1410010111619848500
BIC-Code ESSEDE5F100

*Festnetzpreis 14 ct/min,
Mobilfunkpreise maximal
42 ct/min



Ressort 3
Fachbereich Verkehr
Fachgruppe Maritime Wirtschaft

Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

Bundesverwaltung

Anreiseinformationen:

Berlin Ostbahnhof

SEB AG BANK
IBAN DE14100101111619848500
BIC-Code ESSEDE5F100

*Festnetzpreis 14 ct/min,
Mobilfunkpreise maximal
42 ct/min



**Verband
Deutscher
Reeder**

ANSCHRIFT
Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

TELEFON
+49.40.35097-0

WWW
reederverband.de

Hamburg,
01.04.2021

VERBAND DEUTSCHER REEDER · BURCHARDSTRASSE 24 · 20095 HAMBURG

Frau
Katja Hessel, MdB
Vorsitzende
Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Ihr Geschäftszeichen: PA 7 – 5410

Gesetzentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten
Lohnsteuereinbehalts für die Seeschifffahrt“
(BT-Drucksache 19/27719)
– Stellungnahme des VDR –

Sehr geehrte Frau Vorsitzende Hessel,

wir bedanken uns für die Einladung zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestags am 12. April 2021 und die Gelegenheit, dem Finanzausschuss vorab eine schriftliche Stellungnahme zum „*Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts für die Seeschifffahrt*“ (BT-Drucksache 19/27719 vom 19. März 2021) zu übermitteln.

Gern nehmen wir zu diesem für die Sicherung des seemännischen Knowhows in Deutschland äußerst wichtigen Gesetzesvorhaben Stellung:

Der Verband Deutscher Reeder e.V. (VDR) unterstützt dieses Gesetzesvorhaben nachdrücklich. Dies haben wir bereits mit Schreiben vom 5. Februar 2021 an das Bundesministerium der Finanzen zum Referentenentwurf des Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts deutlich gemacht.

Die Verlängerung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt ist, wie u.a. auch die Evaluierung von Ernst & Young (E&Y) „Gesamtpaket zur Stärkung der Deutschen Flagge – Bericht über die Evaluierung der Maßnahmen“ vom 29. September 2020 im Auftrag der Bundesregierung sehr überzeugend nachweist, von wesentlicher Bedeutung für die

Sicherung des maritimen Knowhows in Deutschland.¹ Für den VDR ist es daher essentiell, dass das Gesetz zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt zügig verabschiedet wird und die erforderliche beihilferechtliche Genehmigung der Europäischen Kommission rechtzeitig bzw. bis spätestens zum 31. Mai 2021 eingeholt werden kann, damit die Verlängerung des vollständigen Lohnsteuereinbehalts wie vorgesehen Anfang Juni 2021 in Kraft treten und nahtlos an die derzeitige, bis Ende Mai 2021 befristete Regelung anknüpfen kann.

Der VDR begrüßt auch, dass die Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts nunmehr für weitere sechs Jahre vorgesehen ist, da eine längere Laufzeit der Regelung die Planungssicherheit für die betroffenen Unternehmen erhöht.

Darüber hinaus möchten wir die Gelegenheit nutzen, um Ihnen einige wenige generelle Anmerkungen zur Thematik und Anmerkungen zu Bestimmungen des Gesetzentwurfs zu übermitteln.

Generelle Anmerkungen zum Lohnsteuereinbehalt

Wie unter „A. Problem und Ziel“ zum Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts (BT-Drucksache 19/27719) zutreffend ausgeführt wird, ist die Verlängerung des vollständigen Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt ein geeignetes (und gleichzeitig auch ungemein wichtiges) Instrument, um den Wettbewerbsnachteil der unter einer deutschen oder sonstigen europäischen Flagge fahrenden Schiffe, auf denen in Deutschland einkommensteuerpflichtige Besatzungsmitglieder beschäftigt werden, im Vergleich zu anderen Flaggen zu reduzieren.

Wesentlich ist, dass der Lohnsteuereinbehalt – in Verbindung mit weiteren wichtigen Maßnahmen zur Schifffahrtförderung in Deutschland, wie insbesondere den Zuschüssen nach der Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt – den Reedereien ermöglicht, hochqualifiziertes, am Standort Deutschland steuer- bzw. sozialversicherungspflichtiges Seepersonal auf ihren Schiffen zu beschäftigen, und damit zur Sicherung des maritimen Knowhows am hiesigen Standort entscheidend beizutragen. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung weist zu Recht darauf hin, dass erfahrene Seeleute, die in Reedereien, bei Zulieferbetrieben, im Schiffbau, bei Dienstleistern, bei Behörden und vielen weiteren Stellen ihr Fachwissen einsetzen, für die gesamte maritime Wirtschaft ein Schlüsselfaktor sind.

Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (Seeverkehrsleitlinien)² ermöglichen den EU-Mitgliedstaaten verschiedene staatliche Maßnahmen bzw. Beihilfen für den Seeverkehr, die das Ziel haben 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 sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute zu schützen und zu fördern. Davon haben alle wichtigen Schifffahrtsstandorte innerhalb der EU auch Gebrauch gemacht. In Deutschland ist der Lohnsteuereinbehalt eine tragende Säule des Systems dieser von der Europäischen Kommission ausdrücklich unterstützten Maßnahmen zur Schifffahrtförderung, die unbedingt erhalten bleiben muss und deren Wirksamkeit neben der bereits erwähnten

¹ Siehe hierzu auch die Pressemitteilung „Trend zur Ausflagung gebremst – maritime Beschäftigung an Bord stabilisiert sich“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/062-ferlemann-ausflagung.html>

² Siehe Mitteilung C(2004) 43 der Kommission, 2004/C 13/03, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52004XC0117%2801%29>

Evaluierung von E&Y im Auftrag der Bundesregierung auch eine aktuelle Studie von PwC „Schiffahrtsstandort Deutschland – Stärken erhalten, Wettbewerbsfähigkeit fördern“ im Auftrag des VDR belegt.³

Anmerkungen zum Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt“ (BT-Drs. 19/27719)

Eine wesentliche Änderung im Vergleich zur aktuellen Regelung des vollständigen Lohnsteuereinbehalts in § 41a IV EStG ergibt sich zukünftig nach dem Gesetzentwurf insbesondere aus der nunmehr vorgesehenen Ausdehnung des Lohnsteuereinbehalts auch auf Schiffe unter einer anderen Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union bzw. des Europäischen Wirtschaftsraumes, soweit wegen eines Inlandsbezugs Lohnsteuer auf Arbeitslohn für Beschäftigungszeiten auf solchen Schiffen zu erheben ist. Dies wird im Gesetzentwurf mit der Notwendigkeit der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt bzw. dem Beihilferecht und der insoweit seit 2016 geänderten beihilferechtlichen Spruchpraxis der Europäischen Kommission begründet.

Der VDR unterstützt diese Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Lohnsteuereinbehalts ausdrücklich, zumal sie auch nach Kenntnis des Verbandes beihilferechtlich dringend geboten und damit alternativlos ist.

So hat die Europäische Kommission in den letzten Jahren im Rahmen aller dem Verband bekannten Genehmigungsverfahren zu nationalen Schifffahrtförderungsmaßnahmen von EU-Mitgliedstaaten stets darauf hingewirkt, dass diese grundsätzlich diskriminierungsfrei auf alle Flaggen der EU sowie des EWR anwendbar sein müssen, u.a. auch hinsichtlich entsprechender Maßnahmen in den Niederlanden und Dänemark. Alle anderen Maßnahmen zur direkten Schifffahrtförderung in Deutschland (insbesondere auch die Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten und die Ausbildungsplatzförderung des Bundes) sind zudem bekanntlich bereits seit längerem nicht mehr ausschließlich auf die deutsche Flagge beschränkt, sondern stehen grundsätzlich auch Schiffen unter sonstigen EU- bzw. EWR-Flaggen offen.

Der VDR teilt zudem die im Gesetzentwurf dargelegte Einschätzung, dass diese Erweiterung des Anwendungsbereichs der Sicherung des seemännischen Knowhows in Deutschland keinesfalls entgegensteht, sondern vielmehr der Erreichung des primären Ziels des Gesetzes dient. Denn die Erweiterung betrifft lediglich Fälle, in denen die Einkommensteuer gemäß § 38 Absatz 1 Satz 1 EStG durch Abzug vom Arbeitslohn zu erheben ist (Lohnsteuer); die Erhebung der Lohnsteuer setzt jedenfalls einen Inlandsbezug voraus. Zukünftig wird die Wettbewerbsfähigkeit der Beschäftigung solcher Besatzungsmitglieder, die der deutschen Einkommensteuerpflicht unterliegen, auch auf Schiffen unter Flaggen von EU- bzw. EWR-Flaggen deutlich gestärkt bzw. verbessert. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass auch weiterhin das Erfordernis der Eintragung des jeweiligen Schiffes in einem inländischen Schiffsregister besteht, was ebenfalls einen wesentlichen Inlandsbezug sichert.

Nach Einschätzung des VDR trägt die Erstreckung des Lohnsteuereinbehalts auf EU- bzw. EWR-Flaggen zur Erhöhung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit von EU- bzw. EWR-Flaggen insgesamt bei, was im Einklang mit den Seeverkehrsleitlinien steht.

³ Studie „Schiffahrtsstandort Deutschland – Stärken erhalten, Wettbewerbsfähigkeit fördern“, herausgegeben von PwC im Auftrag des VDR, Oktober 2020, abrufbar unter <https://www.pwc.de/de/transport-und-logistik/schiffahrtsstandort-deutschland-staerken-erhalten-wettbewerbsfaehigkeit-foerdern.pdf>

Zu den weiteren vorgesehenen tatbestandlichen Voraussetzungen für den Lohnsteuereinbehalt möchten wir bei dieser Gelegenheit noch Folgendes anmerken:

Auch wenn der räumliche Anwendungsbereich hinsichtlich des Einsatzes der Schiffe in Satz 2 von § 41a IV EStG („...im Verkehr mit oder zwischen ausländischen Häfen, innerhalb eines ausländischen Hafens oder zwischen einem ausländischen Hafen und der Hohen See betrieben...“) im Gesetzentwurf unverändert übernommen wurde und insofern ebenfalls weiterhin den Formulierungen in § 5a EStG entspricht, besteht diesbezüglich nach Auffassung nicht nur des VDR generell ein gewisser Anpassungsbedarf. Diese seit der Einführung der sog. „Tonnagegewinnbesteuerung“ im Einkommensteuergesetz in Deutschland unveränderte Formulierung erschwert u.a. den Einsatz von Offshore-Versorgungsschiffen, die von deutschen Häfen aus Offshore-Installationen außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer versorgen sollen.

Die Europäische Kommission hat in diesem Zusammenhang in ihrer Genehmigungspraxis längst klargestellt, dass auch solche Konstellationen bzw. Tätigkeiten unter den Begriff des „internationalen Seeverkehrs“ zu subsumieren sind und eine Tonnagegewinnbesteuerung sowie sonstige Maßnahmen zur Schifffahrtförderung hierauf Anwendung finden können. Zukünftig sollte der räumliche Anwendungsbereich daher nach Auffassung des Verbandes in beiden Vorschriften entsprechend angepasst bzw. im Einklang mit der Genehmigungspraxis der Europäischen Kommission aktualisiert werden.

Die zusätzlichen im Gesetzentwurf enthaltenen tatbestandlichen Voraussetzungen für den Lohnsteuereinbehalt in den neuen Sätzen 4 und 5 von § 41a IV EStG zum Zwecke der Klarstellung hinsichtlich des Anwendungsbereichs des Lohnsteuereinhalts hat der VDR zur Kenntnis genommen. Inwiefern die zusätzlichen Bestimmungen in Satz 5 für Schlepper angesichts des bereits existierenden und unverändert fortgeltenden Wortlauts von Satz 3 („[...] wenn Seeschiffe [...] überwiegend außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zum Schleppen [...] eingesetzt werden.“) so tatsächlich erforderlich sind erschließt sich dem Verband nicht ohne weiteres, auch wenn diese Vorgaben nach Kenntnis des VDR inhaltlich den Anforderungen der Seeverkehrsleitlinien bzw. der Genehmigungspraxis der Europäischen Kommission entsprechen.

Abschließend möchten wir hinsichtlich der Angaben zu den voraussichtlichen jährlichen Steuermindereinnahmen noch anmerken, dass die ab dem Jahr 2022 angenommenen Mindereinnahmen von insgesamt rund 70 Mio. Euro für einen vollen (Veranlagungs-) Zeitraum von 12 Monaten nach Einschätzung des VDR deutlich zu hoch beziffert sein dürften. Auch unter Berücksichtigung der Ausdehnung des vollständigen Lohnsteuereinhalts auf alle EU- bzw. EWR-Flaggen, halten wir einen Anstieg vom derzeitigen tatsächlichen Volumen von ca. 30 Mio. Euro p.a. (siehe unten) auf mehr als die doppelte Summe jedenfalls in absehbarer Zukunft und auch in Anbetracht der in den letzten Jahren bedauerlicherweise insgesamt negativen Entwicklung der deutschen Handelsflotte für unrealistisch.

Wie in der Begründung zum Gesetzentwurf richtig ausgeführt wird, betrifft die Erweiterung lediglich Fälle, in denen die Einkommensteuer gemäß § 38 Absatz 1 Satz 1 EStG durch Abzug vom Arbeitslohn zu erheben ist (Lohnsteuer) und insofern ein Inlandsbezug besteht. Für viele Bordarbeitsverhältnisse auf Seeschiffen in deutschen Schiffsregistern, die eine EU- bzw. EWR-Flagge führen, ist ein solcher Inlandsbezug bzw. eine Lohnsteuerpflicht in der Praxis jedoch nicht gegeben. Daher erachten wir es, insbesondere auch unter Berücksichtigung der von E&Y im Bericht über die Evaluierung der Maßnahmen für den derzeitigen Lohnsteuereinbehalt festgestellten jährlichen Steuermindereinnahmen von zuletzt rund 30 Mio. Euro p.a. (siehe S. 33 f. des Evaluierungsberichts für die Bundesregierung), für

realistischer, von Steuermindereinnahmen in einer Größenordnung von ca. 50 Mio. Euro p.a. ab dem Jahr 2022 auszugehen. In Bezug auf die direkten fiskalischen Kosten hat die Evaluierung durch E&Y ergeben, dass die steuerlichen Mindereinnahmen durch die Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts im Jahr 2016 erheblich geringer ausgefallen sind als ursprünglich geschätzt. E&Y geht zudem davon aus, dass der saldierte Nettoeinsatz an Steuermitteln „außerordentlich gering“ ist (siehe S. 6 des Evaluierungsberichts).

Für Rückfragen stehen wir jederzeit gern zur Verfügung.

Mit einer Veröffentlichung unserer Stellungnahme in dieser Form sind wir einverstanden.

Mit freundlichen Grüßen
VERBAND DEUTSCHER REEDER



Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer



Tilo Wallrabenstein
Syndikus