

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt

A. Problem und Ziel

Die Verlängerung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt ist ein geeignetes Instrument, um den Wettbewerbsnachteil der unter „europäischer“ Flagge fahrenden Schiffe, auf denen in Deutschland einkommensteuerpflichtige Seeleute beschäftigt werden, zu reduzieren. Durch die Verlängerung des Lohnsteuereinbehalts lassen sich schiffsbezogen konkret Entlastungen bei den Personalkosten erreichen, die es den Arbeitgebern mit Blick auf die Beschäftigungsmöglichkeiten erlauben, einen maßgeblichen Beitrag zur Sicherung des seemännischen Know-hows in Deutschland zu leisten. Dieses Know-how wird als ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationskraft der gesamten maritimen Wirtschaft betrachtet. Um konkurrenzfähig zu bleiben, benötigen (deutsche) Seeschifffahrtsunternehmen erfahrene Seeleute, die in Reedereien, bei Zulieferbetrieben, im Schiffbau, bei Dienstleistern, bei Behörden und vielen weiteren Stellen ihr Fachwissen einsetzen.

Aus Gründen der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt der Europäischen Union wird der Lohnsteuereinbehalt nicht unverändert, sondern in einer erweiterten Fassung verlängert. Die Erweiterung dient zugleich der Erreichung des primären Ziels des Gesetzes.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht die auf sechs Jahre befristete Verlängerung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt vor. Der Vorteil für die betroffenen Reeder ist – wie bisher –, dass Lohnsteuer für die Seeleute zwar angemeldet, aber nicht an das Finanzamt abgeführt werden muss. Für die Reeder entfällt damit ein Teil der Personalkosten und es lohnt sich für sie, in Deutschland einkommensteuerpflichtige Seeleute zu beschäftigen.

Darüber hinaus wird der Lohnsteuereinbehalt auf Schiffe unter Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sowie auf Schiffe unter Flagge eines Staates, auf den das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, ausgedehnt, soweit in diesen Fällen wegen des Inlandsbezugs Lohnsteuer zu erheben ist.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Regelungen führen zu jährlichen Steuermindereinnahmen von bis zu 70 Mio. Euro.

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (–) in Mio. Euro)

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹⁾	Kassenjahr				
		2021	2022	2023	2024	2025
Insgesamt	-70	-35	-70	-70	-70	-70
Bund	-30	-15	-30	-30	-30	-30
Länder	-29	-15	-29	-29	-29	-29
Gemeinden	-11	-5	-11	-11	-11	-11

¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Bürgerinnen und Bürger sind von den Regelungen nicht betroffen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Regelungen sind mit keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft verbunden.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die Regelungen sind mit keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Verwaltung verbunden.

F. Weitere Kosten

Keine.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 19. März 2021

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten
Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 25. Februar 2021 als besonders eilbedürftig
zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung
der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich
nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt

Vom ...

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

Artikel 1

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3096) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 41a Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Arbeitgeber, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, dürfen die anzumeldende und abzuführende Lohnsteuer abziehen und einbehalten, die auf den Arbeitslohn entfällt, der an die Besatzungsmitglieder für die Beschäftigungszeiten auf diesen Schiffen gezahlt wird. Die Handelsschiffe müssen in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sein, die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Staates, auf den das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, führen und zur Beförderung von Personen oder Gütern im Verkehr mit oder zwischen ausländischen Häfen, innerhalb eines ausländischen Hafens oder zwischen einem ausländischen Hafen und der Hohen See betrieben werden. Die Sätze 1 und 2 sind entsprechend anzuwenden, wenn Seeschiffe im Wirtschaftsjahr überwiegend außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zum Schleppen, Bergen oder zur Aufsuchung von Bodenschätzen oder zur Vermessung von Energielagerstätten unter dem Meeresboden eingesetzt werden. Bei Besatzungsmitgliedern, die auf Schiffen, einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen, arbeiten, die im regelmäßigen Personenbeförderungsdienst zwischen Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union eingesetzt werden, gelten die Sätze 1 und 2 nur, wenn die Besatzungsmitglieder Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Staates sind, auf den das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist. Bei Seeschiffen, die für Schlepp- und Baggerarbeiten genutzt werden, gelten die Sätze 1 und 2 nur, wenn es sich um seetüchtige Schlepper und Baggerschiffe mit Eigenantrieb handelt und die Schiffe während mindestens 50 Prozent ihrer Betriebszeit für Tätigkeiten auf See eingesetzt werden. Ist für den Lohnsteuerabzug die Lohnsteuer nach der Steuerklasse V oder VI zu ermitteln, bemisst sich der Betrag nach Satz 1 nach der Lohnsteuer der Steuerklasse I.“

2. In § 52 Absatz 40a werden die Sätze 3 und 4 wie folgt gefasst:

„§ 41a Absatz 4 in der Fassung des Artikels 1 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle des vorliegenden Änderungsgesetzes] gilt für eine Dauer von 72 Monaten und ist erstmals für laufenden Arbeitslohn anzuwenden, der für den Lohnzahlungszeitraum gezahlt wird, der nach dem Kalendermonat folgt, in dem die Europäische Kommission die beihilferechtliche Genehmigung zu diesem Gesetz erteilt hat, aber nicht vor dem 1. Juni 2021; die Regelung ist erstmals für sonstige Bezüge anzuwenden, die nach dem Monat zufließen, in dem die Europäische Kommission die Genehmigung zu diesem Gesetz erteilt hat, aber nicht vor dem 1. Juni 2021. Das Bundesministerium der Finanzen gibt den Beschluss der Europäischen Kommission über die Vereinbarkeit mit dem Beihilferecht sowie den Tag der erstmaligen Anwendung im Bundesgesetzblatt bekannt.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt ist ein geeignetes Instrument, um den Wettbewerbsnachteil der unter „europäischer“ Flagge fahrenden Schiffe, auf denen in Deutschland einkommensteuerpflichtige Seeleute beschäftigt werden, zu reduzieren. Durch die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts lassen sich schiffsbezogen konkret Entlastungen bei den Personalkosten erreichen, die es den Arbeitgebern mit Blick auf die Beschäftigungsmöglichkeiten erlauben, einen maßgeblichen Beitrag zur Sicherung des seemännischen Know-hows in Deutschland zu leisten. Dieses Know-how wird als ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationskraft der gesamten maritimen Wirtschaft betrachtet. Um konkurrenzfähig zu bleiben, benötigen (deutsche) Seeschiffahrtsunternehmen erfahrene Seeleute, die in Reedereien, bei Zulieferbetrieben, im Schiffbau, bei Dienstleistern, bei Behörden und vielen weiteren Stellen ihr Fachwissen einsetzen.

Gemeinsam mit den Ländern hat die Bundesregierung im Jahr 2016 mit einem Gesamtpaket Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge geschaffen (100-prozentiger Lohnsteuereinbehalt, passgenaue Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung, Anpassung der Nationalitätsvorgaben in der Schiffsbesetzungsverordnung). Nach dem Bericht des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages vom 14. Januar 2016 (BT-Drucksache 18/7268) sollte einer zukünftigen weiteren Verlängerung des Lohnsteuereinhalts eine Evaluierung vorausgehen. Diese Evaluierung wurde mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass das Gesamtpaket zur Stärkung der deutschen Flagge sich in der Gesamtheit seiner Einzelmaßnahmen – damit auch der 100-prozentige Lohnsteuereinbehalt – stabilisierend auf die Beschäftigung an Bord ausgewirkt und dazu beigetragen hat, maritimes Know-how in Deutschland zu sichern. Mit dem Gesamtpaket konnte eine Abschwächung des negativen Ausfluggungstrends erreicht werden (Gesamtpaket zur Stärkung der Deutschen Flagge, Bericht über die Evaluierung der Maßnahmen vom 29. September 2020, Ernst & Young im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur).

Als Beihilfe bedarf die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts der Genehmigung durch die Europäische Kommission. Die Ausweitung auf Flaggen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie auf Flaggen der Staaten, auf die das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, trägt der zwischenzeitlich geänderten Spruchpraxis der Europäischen Kommission Rechnung, damit die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts genehmigt werden kann. Die Erweiterung fördert zudem die Erreichung des Gesetzeszwecks, da auch auf Schiffen unter Flaggen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie auf Schiffen unter Flaggen der Staaten, auf die das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, Seeleute beschäftigt werden, die der deutschen Einkommensteuerpflicht unterliegen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Bundesregierung sieht die Verlängerung des 100-prozentigen Lohnsteuereinhalts um sechs Jahre als wichtigen Baustein zur Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland an. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Flaggen von Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie auf Flaggen von Staaten, auf die das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, dient der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt.

Die Voraussetzungen für den Lohnsteuereinbehalt werden in zweifacher Hinsicht im Gesetz klargestellt. Dies betrifft den regelmäßigen Personenbeförderungsdienst zwischen Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie bestimmte Anforderungen an Seeschiffe, die für Schlepp- und Baggerarbeiten genutzt werden.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich für die Änderung des Einkommensteuergesetzes (EStG, Artikel 1) aus Artikel 105 Absatz 2 erste Alternative des Grundgesetzes (GG), da das Steueraufkommen diesbezüglich dem Bund ganz oder teilweise zusteht.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Die Ausweitung des Lohnsteuereinhalts auf Flaggen von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Flaggen von Staaten, auf die das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, dient gerade diesem Ziel. Die Verlängerung der Beihilfe für Reeder steht unter dem Vorbehalt eines Beschlusses der Europäischen Kommission gemäß Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Mit den völkerrechtlichen Verträgen, welche die Bundesrepublik Deutschland geschlossen hat, ist der Gesetzentwurf ebenfalls vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Eine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung ist nicht Ziel des Gesetzes.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Vorhaben entspricht einer nachhaltigen Entwicklung, indem es den maritimen Sektor fördert und damit wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Beschäftigung in Deutschland sichert. Es unterstützt den Indikatorenbereich 8.4 (Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit – Wirtschaftsleistung umwelt- und sozialverträglich steigern) sowie den Indikatorenbereich 8.5.a (Beschäftigung – Beschäftigungsniveau steigern). Eine Nachhaltigkeitsrelevanz bezüglich anderer Indikatoren ist nicht gegeben.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹	Kassenjahr				
				2021	2022	2023	2024	2025
1	<u>§ 41a Abs. 4 EStG</u>	Insg.	- 70	- 35	- 70	- 70	- 70	- 70
	Verlängerung der Regelung zum	LSt	- 70	- 35	- 70	- 70	- 70	- 70
	Lohnsteuereinbehalt in der Seeschifffahrt und	SolZ	.	.	.	.	.	.
	Erweiterung auf Handelsschiffe unter EU/EWR-							
	Flagge ab dem 1.6.2021	Bund	- 30	- 15	- 30	- 30	- 30	- 30
		LSt	- 30	- 15	- 30	- 30	- 30	- 30
		SolZ	.	.	.	.	.	.
		Länder	- 29	- 15	- 29	- 29	- 29	- 29
		LSt	- 29	- 15	- 29	- 29	- 29	- 29
		Gem.	- 11	- 5	- 11	- 11	- 11	- 11
2	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	Insg.	- 70	- 35	- 70	- 70	- 70	- 70
		LSt	- 70	- 35	- 70	- 70	- 70	- 70
		SolZ	.	.	.	.	.	.
		Bund	- 30	- 15	- 30	- 30	- 30	- 30
		LSt	- 30	- 15	- 30	- 30	- 30	- 30
		SolZ	.	.	.	.	.	.
		Länder	- 29	- 15	- 29	- 29	- 29	- 29
		LSt	- 29	- 15	- 29	- 29	- 29	- 29
		Gem.	- 11	- 5	- 11	- 11	- 11	- 11
		LSt	- 11	- 5	- 11	- 11	- 11	- 11

Anmerkungen:

¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind von den Regelungen nicht betroffen.

4.2. Wirtschaft

Die Regelungen sind mit keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft verbunden.

4.3. Verwaltung

Die Regelungen sind mit keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Verwaltung verbunden.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern sind keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zuwiderlaufen.

VII. Befristung; Evaluierung

Die verlängerte und ausgedehnte Anwendung des Lohnsteuereinhalts ist durch eine Anwendungsregelung auf sechs Jahre befristet. Die sechsjährige Laufzeit ermöglicht den Marktteilnehmern eine mittelfristige Planbarkeit und steht gleichzeitig im Einklang mit der beihilferechtlichen Genehmigungspraxis der Europäischen Kommission sowie mit den Subventionspolitischen Leitlinien des Bundes.

Die Regelung ist ein Bestandteil des 2016 geschaffenen Gesamtpakets zur Stärkung der deutschen Flagge. Die Wirkung der Verlängerung der Maßnahmen ist rechtzeitig vor ihrem Auslaufen in ihrer Gesamtheit zu evaluieren. Das Ergebnis der Evaluierung soll spätestens ein Jahr vor dem Auslaufen der Regelung, d. h. voraussichtlich bis zum 31. Mai 2026, vorliegen. Die Evaluierung ist an folgenden Zielen auszurichten: Reduzierung des Wettbewerbsnachteils „europäischer“ Flaggen im Vergleich zu anderen Flaggen in Bezug auf die mit der Führung der Flagge verbundenen Personalkosten sowie Sicherung und Förderung der Beschäftigung deutscher Seeleute und Abwendung des drohenden Verlusts des seemännischen Know-hows für den maritimen Standort Deutschland. Die Kriterien für die Evaluierung sind wie bisher insbesondere an den Monitoring-Daten der Partner im Maritimen Bündnis zu orientieren.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 1

§ 41a Absatz 4

Satz 1 bleibt inhaltlich unverändert. Die vorgenommenen Änderungen am Text sind lediglich sprachlicher Natur.

Mit der Ergänzung in Satz 2 wird der Lohnsteuereinbehalt auf Schiffe unter Flaggen von Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie auf Schiffe unter Flaggen von Staaten, auf die das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, ausgedehnt. Als Beihilfe ist die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts genehmigungspflichtig. Die Beschränkung auf Handelsschiffe unter deutscher Flagge steht im Widerspruch zur zwischenzeitlich seit 2016 geänderten beihilferechtlichen Spruchpraxis der Europäischen Kommission aufgrund der Seeverkehrsleitlinien (ABl EU 2004/C 13/3). Die Ausweitung auf Flaggen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie auf Flaggen der Staaten, auf die das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, trägt der geänderten Spruchpraxis Rechnung, damit die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts von der Europäischen Kommission genehmigt werden kann. Zudem dient die Erweiterung des Anwendungsbereichs zugleich der Sicherung des seemännischen Know-hows in Deutschland, denn die Erweiterung betrifft nur 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. Das Erfordernis der Eintragung des Handelsschiffes in einem inländischen Seeschiffsregister besteht unverändert fort.

Satz 3 bleibt unverändert.

Die Sätze 4 und 5 – neu – enthalten zum Zwecke der Klarstellung zusätzliche tatbestandliche Voraussetzungen für den Lohnsteuereinbehalt. Denn die mit dem Gesetz vom 24. Februar 2016 (BGBl. I S. 310) erfolgte Anhebung des Lohnsteuereinhalts auf 100 Prozent wurde von der Europäischen Kommission im Einklang mit den Seeverkehrsleitlinien (ABl EU 2004/C 13/3) nur unter folgenden Bedingungen beihilferechtlich genehmigt: Bei Besatzungsmitgliedern, die auf Schiffen (einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen) arbeiten, die im regelmäßigen Personenbeförderungsdienst zwischen Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union eingesetzt werden, ist eine Förderung nur möglich, wenn die Besatzungsmitglieder Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Staates, auf den das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum anwendbar ist, sind. Außerdem können Seeschiffe, die für Schlepp- und Baggerarbeiten genutzt werden, nur dann gefördert werden, wenn es sich um seetüchtige Schlepper und Baggerschiffe mit Eigenantrieb handelt und die Schiffe während mindestens 50 Prozent ihrer Betriebszeit für Tätigkeiten auf See eingesetzt werden. Diese Bedingungen werden jetzt gesetzlich verankert und gelten auch zukünftig für den Verlängerungszeitraum.

Satz 6 – neu – entspricht der bisherigen Regelung in Satz 4.

Zu Nummer 2

§ 52 Absatz 40a Satz 3 und 4

Die neu gefassten Sätze 3 und 4 bestimmen die zeitliche Anwendung der Verlängerung und Ausweitung des Lohnsteuereinbehalts nach § 41a Absatz 4 EStG. Unter der Voraussetzung der neuerlichen beihilferechtlichen Genehmigung der Europäischen Kommission wird der Lohnsteuereinbehalt um 72 Monate verlängert. Die Verlängerung steht unter einem Anwendungsvorbehalt und ist – wie die bisherige Regelung – erstmals nach Ablauf des Kalendermonats anzuwenden, in dem die Europäische Kommission die entsprechende beihilferechtliche Genehmigung erteilt. Wird diese bis zum 31. Mai 2021 erteilt, so gilt die Verlängerung ab dem 1. Juni 2021 bis zum 31. Mai 2027. Die sechsjährige Laufzeit ermöglicht den Marktteilnehmern eine mittelfristige Planbarkeit und steht gleichzeitig im Einklang mit der beihilferechtlichen Genehmigungspraxis der Europäischen Kommission sowie mit den Subventionspolitischen Leitlinien des Bundes (vgl. 27. Subventionsbericht des Bundes, 2017-2020).

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Mit dem Gesetz soll an die bisherige Regelung des § 41a Absatz 4 EStG möglichst nahtlos angeknüpft werden. Die bisherige Regelung ist nur befristet bis zum 31. Mai 2021 anwendbar. Das Gesetz tritt deshalb am Tag nach der Verkündung in Kraft.

