

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 19/27719 –

Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt

A. Problem

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 Knowhows 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.

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 Lohnsteuereinhalts 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,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ausgedehnt, soweit in diesen Fällen wegen des Inlandsbezugs Lohnsteuer zu erheben ist.

Unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen der AfD und FDP.

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.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27719 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 14. April 2021

Der Finanzausschuss

Katja Hessel
Vorsitzende

Olav Gutting
Berichtersteller

Lothar Binding (Heidelberg)
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Olav Gutting und Lothar Binding (Heidelberg)

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/27719** in seiner 218. Sitzung am 25. März 2021 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist darüber hinaus nach § 96 GO-BT beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

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. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 127. Sitzung am 12. April 2021 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27719 durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e.V.
2. European MAR GmbH
3. Thöne, Dr. Michael, Universität zu Köln
4. ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
5. Verband Deutscher Reeder

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 106. Sitzung am 14. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP Annahme.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 94. Sitzung am 14. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD Annahme.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27719 in seiner 125. Sitzung am 24. März 2021 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 12. April 2021 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 128. Sitzung am 14. April 2021 abgeschlossen.

Der Finanzausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen der AfD und FDP unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/27719.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** betonten, die Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt sei eine Subvention, die regelmäßig überprüft werden müsse. Man sei zu dem Ergebnis gekommen, dass die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts und die Ausweitung auf Schiffe unter europäischer Flagge die richtige Maßnahme sei. Ordnungspolitisch könne die Maßnahme zwar durchaus hinterfragt werden. Jedoch seien sich die Koalitionsfraktionen darin einig, dass eine Entlastung bei den Personalkosten in diesem Bereich wichtig sei, um seemännisches Know-how in Deutschland zu erhalten. Auch die öffentliche Anhörung habe gezeigt, dass das seemännische Know-how ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt sei.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** fordern die Bundesregierung auf, zu prüfen, wie die Schifffahrt zukunftsfähig gestaltet, die deutsche Flagge gestärkt und künftige Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute gesichert werden könne. Dabei sei insbesondere zu prüfen:

- Wie mit dem Gesamthafenbetriebsgesetz die Beschäftigung in den Häfen gesichert und deren Stellung als internationale Logistikkreuzer gewährleistet werde. Mit den Beschäftigten der Gesamthafenbetriebe könnten die Umschlagsunternehmen flexibel auf die Anforderungen im Wettbewerb mit den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) reagieren. Für diese Häfen gebe es bereits entsprechende Regelungen, sodass mit Blick auf das Wettbewerbsrecht im Binnenmarkt eine europarechtskonforme Lösung geprüft werden solle, um für Deutschland im internationalen Vergleich Wettbewerbsgleichheit zu erreichen.
- Wie die Anzahl der Auszubildenden in den Schifffahrtsschulen wieder gesteigert werde, da der qualifizierte Nachwuchs in der nationalen Schifffahrt, sowie auf Behörden- und Forschungsschiffen fehle. Deshalb sei es wichtig, die im Juni 2021 auslaufende Schiffsbesetzungsverordnung nicht zu verlängern, sondern wieder auf das alte Niveau von 2015 zu heben. Erst dann würden für gut ausgebildete deutsche und europäische Absolventen ausreichend Arbeitsplätze zur Verfügung stehen, um ihre Patente auf den deutschen Schiffen auszuüben.
- Wie der Lohnsteuereinbehalt nach § 41a EStG europarechtskonform auch auf Fischereifahrzeuge der kleinen und großen Hochseefischerei über 500 BRZ angewandt werden könne. Das sichere Beschäftigung auf den Fischkuttern vor den Küsten von Nord- und Ostsee. Die Fischereibranche Sorge mit ihren deutschen Beschäftigten für nachhaltige Bewirtschaftung und Befischung.
- Ob die Kutter- und Küstenfischerei in den Anwendungsbereich des § 6b EStG ("Übertragung stiller Reserven bei der Veräußerung bestimmter Anlagegüter") einbezogen werden könne, um eine Gleichstellung mit der beruflichen Binnenfischerei herzustellen.

Die **Fraktion der AfD** kritisierte die Verlängerung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt. Die Maßnahme sei im Wettbewerb insbesondere mit Schiffen unter der Flagge von Liberia oder China nicht zielführend. Ein effektiveres Mittel könnten Handelssanktionen oder Beschränkungen der Hafenzugänge sein. Der Lohnsteuereinbehalt habe die Halbierung der Zahl der unter deutscher oder europäischer Flagge fahrenden Seeleute in den letzten zehn Jahren nicht verhindern können. Man bezweifle, dass sich die Entwicklung mit dieser Maßnahme aufhalten lasse.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion der FDP** hielt die Maßnahme ordnungspolitisch für sehr fragwürdig. Bei Subventionen stelle sich immer die Frage, wie effektiv und zielgerichtet die Maßnahmen seien und ob es Alternativen gebe, die geeigneter und effektiver seien, das angestrebte Ziel zu erreichen. Die Sachverständigen in der Anhörung hätten nicht abschließend beurteilen können, ob der Lohnsteuereinbehalt das effizienteste Mittel zur Erreichung des Ziels sei. Das EU-Beihilferecht würde alternativen Fördermethoden jedenfalls nicht entgegenstehen.

Andererseits würden ähnliche Regelungen von nahezu allen Nachbarländern angeboten. Zudem würden sich die Maßnahmen im Rahmen des EU-Beihilferechts bewegen. Deshalb enthalte sich die Fraktion der FDP zum Gesetzentwurf.

Die **Fraktion DIE LINKE**. betonte, dass das Ziel des Gesetzentwurfs, nämlich der Erhalt des seemännischen Know-hows, im gesamtgesellschaftlich Interesse liege, insbesondere im Interesse der Küstenregionen. Sie kritisierte aber, dass der Gesetzentwurf keine verbindliche Gegenleistung durch die Empfänger der Subvention vorsehe.

Die Fraktion DIE LINKE. wies daher auf den Vorschlag der Gewerkschaft ver.di hin, die Subventionszahlungen an die Reeder mit einer Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung zu kombinieren und eine Regelung einzuführen, nach der zusätzlich zu den jetzt vorgesehenen zwei Offizieren deutscher oder europäischer Nationalität noch zwei weitere Offiziere in Ausbildung auf den Schiffen fahren sollten. Damit würde Absolventen der Schifffahrtsschulen die Möglichkeit gegeben, ihren Beruf auszuüben. Qualifizierter Nachwuchs würde nicht nur auf den Schiffen, sondern auch für Lotsendienste, Häfen und Werften benötigt.

Die Fraktion DIE LINKE. widersprach dem Argument, dass sich die deutsche Seeschifffahrt in den letzten Jahren in einer besonderen finanziellen Notlage befunden habe. So seien im letzten Jahr die Konzerngewinne im maritimen Bereich deutlich gestiegen, und zwar von 562 Millionen auf 935 Millionen Euro. Auch für dieses Jahr würden wieder hohe Gewinne erwartet. Daher gebe es keine wirtschaftliche Notwendigkeit, den Reedern in dieser Form unter die Arme zu greifen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** lehnte den Gesetzentwurf ab. Sie kritisierte, dass der Nachweis der Effektivität der Maßnahme für die Zielerreichung nicht erbracht worden sei. In der Evaluierung der gesamten Schifffahrtförderung seien nicht alle Instrumente untersucht worden, sondern nur der Lohnsteuereinbehalt, die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen und die Schiffsbesetzungsverordnung. Andere Förderungen wie beispielsweise die Tonnagesteuer seien außer Betracht geblieben.

Gleichzeitig sei festzustellen, dass das eigentliche Ziel, nämlich die Stabilisierung der deutschen Flagge bzw. eine Rückkehr zur deutschen Flagge nicht stattgefunden habe. Möglicherweise habe sich der Trend verlangsamt, wobei nicht gesagt werden könne, ob die Instrumente dafür verantwortlich seien oder nur eine Koinzidenz.

Schließlich habe auch in der öffentlichen Anhörung nicht die Frage beantwortet werden können, auf wie viele Seeleute, die in Deutschland einkommensteuerpflichtig seien und auf Schiffen unter europäischer Flagge dienten, der Lohnsteuereinbehalt angewendet werden könne.

Berlin, den 14. April 2021

Olav Gutting
Berichtersteller

Lothar Binding (Heidelberg)
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.