

DEUTSCHER INDUSTRIE- UND
HANDELSKAMMERTAG E. V.
Breite Str. 29
10178 Berlin

ZENTRALVERBAND DES
DEUTSCHEN HANDWERKS E. V.
Mohrenstr. 20/21
10117 Berlin

BUNDESVERBAND DEUTSCHER
BANKEN E. V.
Burgstr. 28
10178 Berlin

BUNDESVERBAND GROSSHANDEL,
AUSSENHANDEL, DIENSTLEISTUNGEN E. V.
Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN
INDUSTRIE E. V.
Breite Str. 29
10178 Berlin

BUNDESVEREINIGUNG DER DEUTSCHEN
ARBEITGEBERVERBÄNDE E. V.
Breite Str. 29
10178 Berlin

HANDELSVERBAND DEUTSCHLAND (HDE)
DER EINZELHANDEL E. V.
Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

8. Oktober 2012

Frau
Dr. Brigitte Reinemund, MdB
Vorsitzende des Finanzausschusses
des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

E-Mail: Finanzausschuss@bundestag.de

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Verkehrsteueränderungsgesetz – VerkehrStÄndG)
Stellungnahme anlässlich des Fachgesprächs des Finanzausschusses des Deutschen Bundestags am 15. Oktober 2012**

Sehr geehrte Frau Dr. Reinemund,

die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Regierungsentwurf für ein Gesetz zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nehmen wir gerne wahr.

Artikel 1 – Änderung des Versicherungsteuergesetzes

Zu § 1 Abs. 4 VersStG-E – Geltungsbereich des VersStG

Die geplante Ausdehnung des Geltungsbereichs des Versicherungsteuergesetzes auf die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) führt zu einer erheblichen zusätzlichen wirtschaftliche Belas-

tung der ohnehin sehr kostenintensiven Errichtung und des Betriebes von Offshore-Windanlagen. Diese rein fiskalisch motivierte Neuregelung konterkariert damit Vorhaben, die den Zielen der von der Bundesregierung forcierten Energiewende dienen, nämlich die Stromerzeugung durch deutsche Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee.

Zu § 3 Absatz 3 VersStG-E – Besteuerung von Selbstbehalten in der Kfz-Haftpflichtversicherung

a) Phantombesteuerung der Nichtversicherung / Unbeachtlichkeit des Wagnistransfers

Abweichend vom fundamentalen Grundsatz des § 3 Abs. 1 VersStG, nach dem die Bemessungsgrundlage für die Versicherungsteuer stets das tatsächlich an den Versicherer gezahlte Versicherungsentgelt ist, soll zukünftig bei der Vereinbarung von Selbstbehalten neben dem tatsächlich gezahlten Versicherungsentgelt auch der in den Selbstbehalt fallende jeweils verwirklichte Schaden selbst „Versicherungsentgelt“ sein (§ 3 Abs. 3 VersStG-E).

Vordergründig argumentiert die Gesetzesbegründung damit, dass der Versicherer im Bereich des Pflichtversicherungsrechts einem uneingeschränkten Direktanspruch des Geschädigten ausgesetzt sei und damit ein Risiko übernommen habe, das unabhängig von etwaigen Selbstbehalten sei. Diese Argumentation ist offensichtlich unzutreffend, denn mittels Selbstbehaltvereinbarung wird gerade in dessen Umfang ein Risikotransfer auf den Versicherer ausdrücklich ausgeschlossen. Diesem Risikoausschluss kann auch nach der BFH-Rechtsprechung (Urteil vom 16. Dezember 2009, II R 44/07, BStBl. II 2010 S. 1097) nicht die Eigenschaft eines Versicherungsentgeltes zugesprochen werden.

Die Gesetzesbegründung überzeugt auch nicht vor dem Hintergrund der mit der Gesetzesänderung einhergehenden Abkehr von den nachfolgend dargestellten bisherigen Grundsätzen der Versicherungsteuer sowie der ergangenen BFH-Rechtsprechung (Urteile vom 16. Dezember 2009, II R 44/07 sowie vom 8. Dezember 2010, II R 12/08).

Bei der Versicherungsteuer handelt es sich um eine Verkehrsteuer, die bei der Ermittlung der Steuer allein auf die Zahlung des Versicherungsentgeltes durch das eingegangene Versicherungsverhältnis abstellt. Der Selbstbehalt ist jedoch gerade kein Versicherungsentgelt, sondern Teil des vom Versicherungsnehmer gegenüber dem Geschädigten zu zahlenden Schadensersatzes. Dies hat der BFH in seinen o. g. Urteilen bestätigt.

Die angestrebte Änderung würde einen Systembruch bedeuten. Denn als Bemessungsgrundlage der Versicherungsteuer sieht der derzeitige Gesetzentwurf vor, nicht mehr nur auf das tatsächlich

gezahlte Versicherungsentgelt abzustellen. Vielmehr soll bei der Vereinbarung eines Selbstbehaltes als Besteuerungsgrundlage auch der vom Versicherungsnehmer selbst und auf eigene Kosten getragene Schadensaufwand der Versicherungssteuer unterfallen. Dieser ist jedoch nicht Gegenstand des Eintritts eines Versicherungsfalls (als Kernelement eines Versicherungsverhältnisses), sondern ausdrücklich vereinbarte eigene Schadenstragung des Versicherungsnehmers selbst. Ein „Zahlungsvorgang“ (im Sinne eines „Geldumsatzes“ aufgrund eines „Versicherungsverhältnisses“) als Verkehrsvorgang einer Leistung an den Versicherer ist insoweit nicht erkennbar. Eine Besteuerung würde außerhalb der Verwirklichung des Grundtatbestandes erfolgen.

Das Heranziehen des Selbstbehaltes als fiktives Versicherungsentgelt wäre rechtssystematisch verfehlt, da bei der Einbeziehung des Selbstbehaltes in die Bemessungsgrundlage der Grundtatbestand einer Zahlung von Versicherungsentgelt aufgrund eines Versicherungsverhältnisses an den Versicherer (vgl. § 1 VersStG) nicht erfüllt ist. Auch wird durch die Berücksichtigung von fiktiven Zahlungsströmen, die per definitionem keine wirkliche Leistungsfähigkeit begründen können, das verfassungsrechtlich geschützte Leistungsfähigkeitsprinzip verletzt. Dieser Verstoß lässt sich auch nicht – wie noch von der Begründung des Referentenentwurfs suggeriert – durch Missbrauchsvermeidung rechtfertigen. Der Missbrauchsvorwurf geht hier fehl. Die Selbstbehaltregelungen werden von den Versicherern nicht zum Zwecke der Steuerumgehung vereinbart. Selbstbehalte in sonstigen Industrieversicherungssparten sind seit Jahrzehnten geübte Praxis. Dies hat zum Teil geschäftspolitische Gründe bei den Versicherern (Erhöhung des Risikobewusstseins beim Kunden), zum Teil geschäftspolitische Gründe beim Kunden (Geschäftsbeziehungen sollen nicht durch Einschaltung von Versicherern im Kleinschadenbereich gestört werden), zum Teil Praktikabilitäts- und Kostengründe. Die oben beschriebene positive verhaltens- und schadensteuernde Wirkung von Selbstbeteiligungen kann sich nicht entfalten, wenn über die Besteuerung von Selbstbehalten deren Vereinbarung unmöglich gemacht wird.

Auch am Beispiel von ehemals staatlichen, inzwischen privatisierten Unternehmen zeigt sich, dass die Vereinbarung von Selbstbehalten keinesfalls allein steuerlich motiviert ist. Solange diese Unternehmen öffentlich-rechtlich konstituiert waren, bestand keine gesetzliche Verpflichtung, eine Kfz-Haftpflichtversicherung abzuschließen. Die Risiken wurden als Eigenversicherer getragen. Die Höhe der jährlichen Gesamtschadenssumme unterschritt zudem regelmäßig die Höhe einer Versicherungsprämie, die ein vergleichbares Risiko abdecken würde, signifikant. Mit der gesetzlichen Verpflichtung durch die Privatisierung, eine Kfz-Haftpflichtversicherung abzuschließen, wurden mit den Versicherungsgesellschaften Selbstbehalte im Schadensfall vereinbart, um die finanzielle Mehrbelastung im Vergleich zur Eigenversicherung im Rahmen zu halten – und zwar nicht etwa im Hinblick auf die Versicherungssteuer, sondern bezüglich der Versicherungsprämien. Für die privatisierten Unternehmen ergab sich daraus eine Situation, die mit derjenigen der vormaligen Eigenversicherung weitgehend übereinstimmt, d.h. es wurde wirtschaftlich der Zustand fortgeführt, der

vor der Versicherungspflicht bestand, um den Status Quo vor Privatisierung zu erhalten. Dieser Status Quo war gerade nicht steuerlich motiviert, da es bis zur Privatisierung ja an einer Versicherungspflicht und damit jeglicher versicherungsteuerlicher Problematik gefehlt hatte. Hier zeigt sich ebenfalls, dass ein Missbrauchsvorwurf nicht gerechtfertigt ist.

b) Überschießende Steuerquote auf Schadenregulierung

Kennzeichnend für Versicherungen ist die Nivellierung der Risikoexposition des Einzelnen durch seine Teilhabe am Ausgleichssystem der „Poolung der Risiken in der Gefahrgemeinschaft“. Die dafür vom Versicherungsnehmer zu zahlende Prämie beinhaltet den Beitrag des Einzelnen zu diesem System, mit dem idealtypisch in summa mit den Beiträgen auch der übrigen an der Gefahrgemeinschaft Beteiligten der Gesamtschadensaufwand samt Kosten des jeweiligen Kollektivs abgedeckt wird. Nur deshalb ist die Versicherungsprämie des Einzelnen „günstiger“ als sein (möglicher) Schadensaufwand, den er ohne Versicherung ggf. zu tragen hätte. Bei der Besteuerung sämtlicher Beiträge zu einem Versicherungskollektiv wird also je nach konkreter Schadensbelastung des Kollektivs im Falle auch einer dahinter zurückbleibenden effektiven Schadensbelastung (incl. Kosten) die Summe aller gezahlten Beiträge besteuert.

Ebenso wie der Referentenentwurf negiert auch der Regierungsentwurf für ein VerkehrStÄndG, dass charakteristisch für das Versicherungsentgelt ist, dass es unabhängig von dem jeweiligen Einzelschaden ist und sich vielmehr nach dem Gesamtschadensaufkommen der Versicherten bemisst. Die Zahlungen der Versicherungsnehmer für den Selbstbehalt sind aber vom jeweiligen Einzelschaden abhängig und können schon von daher kein Versicherungsentgelt darstellen.

Wird – wie vorgesehen – der konkret verwirklichte Schadensaufwand der Besteuerung unterworfen, wird das steuerliche Ergebnis vom Zufall der jeweils jährlich anfallenden Schadensquote in der Kfz-Haftpflicht mitbestimmt. Für den einzelnen Versicherungsnehmer wird neben der von ihm zu tragenden Prämie auch die eigene Schadensbelastung durch eine Zusatzbesteuerung befrachtet. Beim Abstellen auf den tatsächlich verwirklichten Selbstbehalt stellt sich heraus, dass der Versicherungsnehmer den Selbstbehalt zzgl. Versicherungsteuer umso häufiger zahlt, je öfter der Schadensfall eintritt. Damit ist eine Überkompensation des vermeintlichen Steuerausfalls infolge von Selbsthalten verbunden, die schon mit dem offiziellen Gesetzeszweck nicht in Einklang steht.

Die Schäden können sich grundsätzlich auch unterhalb der Selbstbeteiligung bewegen, was dazu führt, dass der Versicherer gar nicht alle Schäden kennen wird. Um eine korrekte Steuerabführung zu gewährleisten müssten also sowohl der Versicherungsnehmer als auch der Versicherer alle

eingetretenen tatsächlichen Schäden erfassen und miteinander abgleichen. Der Verwaltungsaufwand für alle Beteiligten würde sich damit dramatisch erhöhen.

c) Konsequenzen der Gesetzesänderung / Würdigung

Mit der geplanten Erstreckung der Versicherungsteuer auf Selbstbehaltsschäden bei der Kfz-Haftpflichtversicherung würden in Deutschland die Betreiber von Fahrzeugflotten im privaten wie im öffentlichen Bereich einer erheblichen Zusatzbelastung unterworfen.

Weiter ist letztlich mit Blick auf die neu in den Gesetzentwurf aufgenommene Rückwirkungsregelung gemäß § 12 VersStG-E zu befürchten, dass bereits abgeschlossene Besteuerungsgegenstände wieder geöffnet werden, obwohl bereits formelle Bestandskraft eingetreten ist. Dies wäre verfassungsrechtlich ebenfalls höchst bedenklich.

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung erfordert zudem bei den Versicherungen sowie den versicherten Unternehmen einen erheblichen Anpassungsbedarf bei den IT-Systemen und bei der Vertragsdokumentation. Die Kosten würden sich im dreistelligen Millionenbereich bewegen. Es ist insoweit zu erwarten, dass diese Mehrkosten entweder an den Kunden weitergegeben und der Abschluss einer Haftpflichtversicherung damit teurer werden oder dass das Kfz-Gewerbe durch eine noch mal verschärfte Schadenssteuerung seitens der Versicherer Nachteile erleiden würde.

Insgesamt ist daher der entsprechenden Stellungnahme des Bundesrats zu § 3 Abs. 3 VersStG-E beizupflichten: Sachliche Gründe für das Abrücken von den entsprechend der Rechtsprechung vom VersStG selbst vorgegebenen Besteuerungsgrundsätzen sind nicht ersichtlich. Die in der Gesetzesbegründung vorgetragene Erwägung zur Einbeziehung von Selbsthalten in die Besteuerung überzeugen nicht. Fiskalische Interessen an der Sicherung des Versicherungsteueraufkommens allein können eine Abkehr von den genannten Besteuerungsgrundsätzen nicht rechtfertigen. § 3 Abs. 3 VersStG-E ist daher aus dem Gesetzentwurf zu streichen.

Zu § 4 Abs. 1 Nr. 1 VersStG-E – Besteuerung von Kautionsrückversicherungen

Aktuell unterliegen Rückversicherungen generell nicht der Versicherungsteuer. Durch die Einführung des § 4 Abs. 1 Nr. 1 VersStG-E soll die Steuerbefreiung von Rückversicherungen insoweit eingeschränkt werden, als hierfür ein „Erstversicherungsverhältnis im versicherungsteuerrechtlichen Sinne“ erforderlich ist. Aus der Gesetzesbegründung ergibt sich, dass die geplante Regelung die Besteuerung von Beiträgen zu Kautionsrückversicherungen betrifft. Es handelt sich dabei entgegen der Gesetzesbegründung jedoch nicht lediglich um eine Verdeutlichung, sondern um eine geplante Neuregelung zur Besteuerung der Kautionsrückversicherung, die auf eine für die versicherungsnehmende Wirtschaft belastende konstitutive Gesetzesänderung hinausläuft.

Da die Übernahme einer Sicherheit im Rahmen einer Kautionsversicherung nach § 2 Abs. 2 VersStG ausdrücklich nicht als Versicherungsvertrag gilt, läge bei einer Kautionsrückversicherung ein „Erstversicherungsverhältnis im versicherungsteuerrechtlichen Sinne“ nicht vor, so dass nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 VersStG-E eine Steuerbefreiung nicht in Betracht käme.

Durch diesen Schritt würde nicht nur die Kautionsrückversicherung verteuert, sondern es ist zu befürchten, dass sich dies anschließend auch negativ auf die Prämien der Kautionserstversicherung auswirkt. Auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten wäre die Besteuerung kontraproduktiv, weil dem Kautionsgeschäft der Versicherer gerade vor dem Hintergrund der Finanz- und Staatsschuldenkrise sowie daraus resultierender Regulierungen des Finanzsektors mit belastenden Wirkungen für die Kreditvergabe eine steigende Bedeutung für die Absicherung unternehmerischer Risiken zukommt.

Zu § 7 VersStG-E – Ausweitung des Kreises der Haftenden

Weiterhin haben wir erhebliche Bedenken gegenüber der geplanten Ausweitung des Kreises der Haftenden nach § 7 VersStG-E, an der im Regierungsentwurf gegenüber dem Referentenentwurf inhaltlich unverändert festgehalten wird.

Aktuell ist Steuerschuldner der Versicherungsnehmer und Haftungs-/Entrichtungsschuldner der Versicherer. Künftig soll Haftungsschuldner auch „jede andere Person, die das Versicherungsentgelt entgegennimmt“ sein (§ 7 Abs. 7 Nr. 2 VersStG-E). Fraglich ist, wie dieser Personenkreis abzugrenzen ist. Es bedarf einer Klarstellung dahingehend, dass insbesondere etwa konzerninterne Makler, die die Versicherung vermitteln, die Prämie als sogenannten durchlaufenden Posten von einer Konzerngesellschaft kassieren und an den Versicherer weiterreichen, nicht darunter fallen sollen. Sie sind am eigentlichen Versicherungsvertrag – der ja besteuert werden soll – selbst nicht beteiligt. Ähnliche Abgrenzungsfragen stellen sich mit Blick auf Bankinstitute, die die vom Versicherungsnehmer überwiesene Prämie entgegen nehmen und dem Konto des Versicherers gutschreiben. Auch in diesem Fall darf es nicht zu einer Haftung kommen. Vielmehr muss klargestellt werden, dass die Steuerschuld oder die Haftung nur eine zivilrechtlich am Versicherungsvertrag beteiligte Person treffen.

Zum Haftungsschuldner soll gemäß § 7 Abs. 7 Nr. 2 VersStG-E auch derjenige werden, für dessen Rechnung eine Versicherung abgeschlossen wird. Ein Beispiel hierzu: Eine Konzernmutter (Versicherungsnehmer) schließt eine Versicherung ab, die auch Risiken von Konzerngesellschaften oder Mitarbeitern abdeckt, ohne die Prämie den Konzerngesellschaften / Mitarbeitern in Rechnung zu stellen. Die Konzerngesellschaften / Mitarbeiter würden in Zukunft zu Haftungsschuldnern. Laut § 7 Abs. 8 S. 1 VersStG-E „sind der Steuerschuldner, der Steuerentrichtungsschuldner und jeder Haf-

tende echte Gesamtschuldner“. Dies ist nicht akzeptabel. Insbesondere dann, wenn ein Mitarbeiter oder eine Konzerngesellschaft nicht darüber disponieren kann, ob, wie und bei wem sie versichert werden möchte. So ist es etwa im Großanlagenbau üblich, dass ein Hauptauftragnehmer Montage Risiken seiner Subunternehmer im eigenen Interesse mitversichert. Den Subunternehmern wird üblicherweise kein Versicherungsentgelt in Rechnung gestellt, zudem kennen sie keine Details aus dem Versicherungsvertrag. Auch hier würde der Subunternehmer daher in nicht akzeptabler Weise zum Haftungsschuldner werden.

Zu § 10 VersStG-E – Erweiterung der Aufzeichnungspflichten

Die Erweiterung der Aufzeichnungspflichten gemäß § 10 Abs. 1 VersStG-E wird in der Praxis nicht unerheblichen Mehraufwand bedeuten und in zahlreichen Fällen auf praktische Schwierigkeiten stoßen. Alle mitversicherten Konzerngesellschaften / Subunternehmer wären demnach verpflichtet – aber nicht in der Lage –, die in § 10 Abs. 1 VersStG-E genannten Angaben aufzuzeichnen (z. B. Nummer des Versicherungsscheins, Versicherungssumme, Versicherungsentgelt). Für die mitversicherten Konzerngesellschaften / Subunternehmer bedeutete dies neue, zusätzliche Aufzeichnungspflichten.

Artikel 2 – Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Im Entwurf für ein Verkehrsteueränderungsgesetz ist vorgesehen, die Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge, die in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2015 zugelassen werden, von fünf auf zehn Jahre zu verlängern. Für Erstzulassungen vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020 soll die bisherige fünfjährige Steuerbefreiung fortgeführt werden. Zudem wird die Steuerbefreiung auf alle Fahrzeugklassen ausgeweitet.

Die Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge von fünf auf zehn Jahre stellt einen Schritt in die richtige Richtung dar. Zur Erreichung des von der Bundesregierung angestrebten Ziels von einer Million Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 spielen die steuerlichen Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle. Der Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung kann dabei eine Signalwirkung zukommen, die im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen Anreize zum Kauf von umweltfreundlichen Elektrofahrzeugen setzt.

Die Ausdehnung des begünstigten Kreises auf Nutzfahrzeuge, Leichtfahrzeuge und Krafträder ist ebenfalls zu begrüßen. Damit wird auch für diese Fahrzeuge ein finanzieller Anreiz zur Anschaffung eines umweltfreundlicheren Elektrofahrzeugs gegeben.

Die Beschränkung der Förderung auf Fahrzeuge, die in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis zum 31. Dezember 2015 zugelassen werden, greift dagegen aus unserer Sicht zu kurz. Der Betrachtungszeitraum zur Entwicklung des Leitmarkts Elektromobilität erstreckt sich bis zum Jahr 2020. Daran sollte sich auch die Kfz-Steuerbefreiung ausrichten. Für das Jahr 2015 kann in diesem Rahmen eine Überprüfung vorgesehen werden.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Einführung eines festen Prüfwertes (U50-Kriterium) ist abzulehnen. Die Gewährung der Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung sollte nicht um Fahrzeuge mit weniger als 50g/km CO₂ ergänzt werden. Die heutige Kfz-Steuer ist bereits eine lineare CO₂-Besteuerung. Absolute Grenzwerte – wie ein U50-Kriterium – führen in der Regel zu Verzerrungen im Grenzbereich und damit zu einer „Zweiklassengesellschaft“. Für größere Fahrzeuge müsste die Batteriegröße überproportional steigen und damit Bauraum, Kosten und Gewicht. Bestimmte Plug-In Hybridfahrzeuge, wie auch leichte Nutzfahrzeuge, würden dadurch ausgegrenzt. Der Gesetzesentwurf sollte daher, wie vorliegend, ohne eine starre Grenze bei 50g/km CO₂ umgesetzt werden.

Eine Einbeziehung von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen könnte in der Weise geschehen, dass analog zum Regelungsentwurf beim Nachteilsausgleich von Dienst- und Firmenfahrzeugen alle Elektrofahrzeuge und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge berücksichtigt werden.

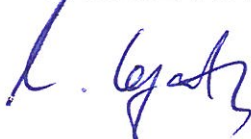
Ferner weisen wir darauf hin, dass weitergehende Maßnahmen zur Erreichung der Zielmarke der Bundesregierung von einer Million Elektrofahrzeugen in 2020, d. h. Maßnahmen jenseits der Befreiung von der Kfz-Steuer geboten sind. Die Kfz-Steuerbefreiung kann keinen nennenswerten Ausgleich für die gegenüber vergleichbaren konventionell betriebenen Fahrzeugen aktuell deutlich höheren Gesamtkosten von Elektrofahrzeugen darstellen. Hier ist es wichtig, dass bestehende steuersystematische Nachteile der E-Fahrzeuge gegenüber den konventionellen Fahrzeugen beseitigt werden. Dazu gehört vor allem der Nachteilsausgleich für Elektrofahrzeuge bei der Besteuerung der Privatnutzung von Dienst- und Firmenwagen.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER INDUSTRIE- UND
HANDELSKAMMERTAG E. V.



ZENTRALVERBAND DES DEUTSCHEN
HANDWERKS E. V.



BUNDESVERBAND DEUTSCHER
BANKEN E. V.



BUNDESVERBAND GROSSHANDEL,
AUSSENHANDEL, DIENSTLEISTUNGEN E. V.



BUNDESVERBAND
DER DEUTSCHEN INDUSTRIE E. V.



BUNDESVEREINIGUNG DER DEUTSCHEN
ARBEITGEBERVERBÄNDE E. V.



HANDELSVERBAND DEUTSCHLAND (HDE)
DER EINZELHANDEL E. V.

