

ANSCHRIFT

Burchardstr. 24  
D-20095 Hamburg

BRIEF

Postfach 30 55 80  
D-20317 Hamburg

TELEFON

+49.40.35097-0

WWW

reederverband.de

VERBAND DEUTSCHER REEDER • POSTFACH 305580 • 20317 HAMBURG

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

[finanzausschuss@bundestag.de](mailto:finanzausschuss@bundestag.de)

Ihr Geschäftszeichen: PA 7 – 18/6679

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

Sehr geehrte Frau Vorsitzende Arndt-Brauer,

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

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

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

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

Hamburg,  
7. Januar 2016

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

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

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

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

## **A. Grundsätzliche Anmerkungen**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*„(40a) Abweichend von § 41a Absatz 4 Satz 1 darf vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 ein Betrag von 100 Prozent abgezogen und einbehalten werden.“*

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

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

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

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

*„Der Lohnsteuereinbehalt setzt unter anderem das Vorliegen eines zusammenhängenden Arbeitsverhältnisses der beschäftigten Besatzungsmitglieder von mehr als 183 Tagen pro Jahr voraus. Die sogenannte „183-Tage-Regelung“ erzeugt in der Anwendung sowohl für die Finanzbehörden als auch für die Wirtschaft erhebliche Probleme. Die Bundesregierung schlägt vor, die Regelung zu streichen. Dies wirkt positiv mit Blick auf die Vorgaben zur Reduzierung des Verwaltungsaufwandes und erhöht die Flexibilität der Schifffahrtsunternehmen bei der Besetzung der Schiffe.“*

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

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

*„Der Gesetzentwurf sieht die befristete Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts bis Ende 2020 vor. Die Bundesregierung schlägt vor, die befristete Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts möglichst bis Ende 2025 vorzunehmen. Damit hat der Gesetzgeber die Möglichkeit zur zeitnahen Evaluierung, gleichfalls erhalten die Reeder mehr Planungssicherheit.“*

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

#### **D. Abschließende Anmerkungen**

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

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

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

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

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



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

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

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
VERBAND DEUTSCHER REEDER



Dr. Martin Kröger  
Geschäftsführer



Tilo Wallrabenstein  
Syndikus