



## **Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines...Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt“**

**BT Drucksache 18/ 6679**

### **Ausgangssituation:**

Für Deutschland als Exportnation sollte eine wettbewerbsfähige Handelsschifffahrt von großer Bedeutung sein, um maritimes Knowhow am Standort dauerhaft sichern zu können. Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten am Standort sind kein Selbstzweck. Vielmehr sind hochqualifizierte Seeleute mit praktischer Erfahrung notwendig, um das hiesige maritime Cluster zu erhalten, zu stärken und in Zukunft weiter auszubauen. Für zukunftsorientierte und konkurrenzfähige Landbetriebe und eine wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft braucht es erfahrene Seeleute, z.B. in den Reedereien, in den Zulieferbetrieben, im Schiffbau oder auch bei den Dienstleistern und Behörden. Der Schifffahrtsstandort Deutschland sollte daher dringend nachhaltig gestärkt werden. Dazu sind die Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt in Deutschland so zu optimieren, dass die Wettbewerbsfähigkeit zumindest im europäischen Vergleich gewährleistet ist.

Der inzwischen erhebliche Rückgang der Anzahl deutschflaggiger Schiffe im internationalen Verkehr, die inzwischen weniger als 15% der deutschen Handelsflotte ausmachen, wirkt sich mittlerweile deutlich negativ auf die Arbeitsmarktsituation von am hiesigen Standort qualifizierten Seeleuten und die Attraktivität des seemännischen Berufsbildes aus. Daher sind dringend zusätzliche Anstrengungen notwendig, um die Beschäftigung und Ausbildung von Seeleuten am Standort zukunftsfähig zu gestalten. Eine der vor diesem Hintergrund wichtigsten Maßnahmen stellt die Anhebung des Lohnsteuereinhalts nach § 41a Abs. 4 Einkommensteuergesetz (EStG) von derzeit 40% auf die in den europäischen Beihilfeleitlinien gestatteten 100% nebst Erweiterung des Anwendungsbereiches der Vorschrift durch Abschaffung der sogenannten „183-Tage-Regelung“ dar.

Nach § 41a Abs. 4 Satz 1 EStG können Reeder in ihrer Rolle als Arbeitgeber, soweit sie eigene oder gecharterte Handelsschiffe unter deutscher Flagge betreiben, vom Gesamtbetrag der anzumeldenden und abzuführenden Lohnsteuer einen Betrag von 40 % der Lohnsteuer der auf solchen Schiffen beschäftigten Besatzungsmitglieder – unabhängig von deren Nationalität und Wohnsitz - abziehen und einbehalten. Für Seeleute ergeben sich dadurch weder Vor- noch Nachteile, da die Besatzungsmitglieder beim Lohnsteuereinbehalt so gestellt werden, als habe ihr Arbeitgeber die Lohnsteuer vollständig an das Finanzamt abgeführt. Die Lohnsteuer wird somit zunächst zu 100% vom Lohn eines Seemannes einbehalten, der Reeder muss aber nur 60% an das Finanzamt abführen.

Der Gesetzgeber wollte mit der Regelung des Lohnsteuereinhalts in § 41a Abs. 4 EStG - entlang der Vorgaben der europäischen Beihilfeleitlinien - deutschen Reedereien einen Ausgleich für die wesentlich höheren Kosten beim Betrieb von Seeschiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zu anderen Flaggen aus Drittstaaten ermöglichen. Der Betrieb eines Seeschiffs unter deutscher Flagge ist insbesondere wegen der hohen Sozialabgaben für den Arbeitgeber wesentlich teurer als der Betrieb von Seeschiffen unter anderen Flaggen.



Die Beschränkung der Anwendbarkeit des Lohnsteuereinbehaltes auf ununterbrochene Beschäftigungszeiten von mindestens 183 Tagen im Sinne der Vorgaben des § 41a IV EStG in seiner derzeitigen Fassung hat sich in der Praxis als für die Anwendbarkeit des Lohnsteuereinbehalts äußerst hinderlich und auch vor dem Hintergrund der europarechtlichen Beihilferegulierung als nicht erforderlich erwiesen. Im europäischen Kontext legen die Leitlinien der Europäischen Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. 2004/C13/03) den Rahmen für Unterstützungen der Seeverkehrswirtschaft fest. Diese Beihilfeleitlinien sehen als eines ihrer wichtigsten Ziele vor, das maritime Know-how in den EU Mitgliedstaaten zu erhalten und zu verbessern, die Beschäftigung europäischer Seeleute zu fördern sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Handelsflotten auszubauen.

Neben anderen Beihilfemaßnahmen wie etwa der Anwendung der sog. Tonnagesteuer, wird der völlige Verzicht auf Lohnsteuern und Sozialabgaben für Seeleute in den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr als Obergrenze einer genehmigungsfähigen Beihilfe definiert. Weitergehende Eingrenzungen etwa durch eine Vorschrift von zeitlichen Beschäftigungsbegrenzungen wie die der deutschen „183-Tage-Regelung“ in § 41a Abs. 4 EStG sehen die Vorgaben der EU Beihilfeleitlinien nicht vor.

Die Vorschrift des § 41a Abs. 4 EStG in der aktuellen Fassung mit der Vorgabe der Anwendung der „183-Tage-Regelung“ setzt voraus, dass ein Arbeitnehmer zusammenhängend 183 Tage auf einem eigenen oder gecharterten Handelsschiff des Arbeitgebers tätig ist. Wechselt der Arbeitnehmer auf das Schiff eines Dritten – etwa einer anderen Einschiffsgesellschaft –, beendet dies den erforderlichen Beschäftigungszusammenhang. Ein Zusammenrechnen von Beschäftigungszeiten auf Schiffen verschiedener Eigentümer kommt wegen des Wortlauts der Vorschrift derzeit nicht in Betracht.

Dies hat zur Folge, dass etwa 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 (Niedersächsisches Finanzgericht, Urteil vom 30. September 2010 – 11 K 84/08 –, Rn. 32). Die Seeleute müssen sich zudem durchgängig in einem aktiven und nicht suspendierten Arbeitsverhältnis von mehr als 183 Tagen befinden. Diese Regelung führt in der Praxis der Seefahrt zu erheblichen Einschränkungen bei den Möglichkeiten zur Inanspruchnahme des Lohnsteuereinbehalts durch eine Reederei nach § 41a Abs. 4 EStG und ist weder arbeits- noch steuerrechtlich gerechtfertigt.

Seeleute sind üblicher Weise bei einer Reederei beschäftigt, werden in der Regel dort aber konkret einem Schiff zugeordnet. Oftmals werden die Seeleute dann aber auch als Springer oder Aushilfskraft auf verschiedenen Schiffen der Reederei tätig. Da jedes Schiff üblicher Weise als Einschiffsgesellschaft betrieben wird, ist der Reederei eine Anwendung des Lohnsteuereinbehalts dadurch oftmals nicht möglich.

Es sind also nicht nur Personalplanungen der Reedereien, die nur schwer mit der „183-Tage-Regel“ vereinbar sind. Auch das soziale Umfeld und die Lebensplanungen der Besatzungen der Schiffe unterliegen seit geraumer Zeit einer Tendenz, bei der die Seeleute generell kürzere Einsatzzeiten an Bord der Schiffe wünschen. Um vor diesem Hintergrund die seemannischen Berufe weiterhin attraktiv halten zu können, insbesondere auch damit das Familienleben mit dem Beruf vereinbar bleibt, aber auch um den Stresslevel durch die gestiegenen Anforderungen an Seeleute auf immer größer werdenden Schiffen mit immer kürzeren Lie-





gezeiten in den Häfen verringern zu können, werden die Einsatzzeiten der Besatzungsmitglieder auf den Schiffen von den Reedereien zunehmend kürzer geplant und umgesetzt.

Es ist somit in der Praxis der Seeschifffahrt für die Reedereien häufig äußerst schwierig, die Mindestvoraussetzung von jedenfalls 183 Tagen Beschäftigung auf einem Schiff zu erreichen.

### **Handlungsbedarf**

Für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland und der deutschen Flagge ist es erforderlich, den von den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr gesetzten zulässigen Rahmen des Einbehaltes der Lohnsteuer von Seeleuten nunmehr zeitnah voll auszuschöpfen. Deutschland sollte hier dem Beispiel der anderen EU –Mitgliedstaaten folgen, die schon lange erfolgreich ihren nationalen Reedereien einen Lohnsteuer einbehalt zu 100% gewähren - ohne den Vorbehalt einer „183-Tage-Regelung“ und ohne sonstige zeitliche Befristungen bzw. einschränkende Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Lohnsteuereinbehaltes oder vergleichbare Maßnahmen. Ohne eine derartige sinnvolle und von den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr für zulässig erachtete Unterstützung der Beschäftigung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter deutscher Flagge riskiert Deutschland den gänzlichen Verlust des Berufsstandes deutscher Seeleute und damit eine gravierende Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit des hiesigen Standortes durch Verlust des notwendigen Know-hows.

### **Beschäftigung**

Eine der weiteren beschlossenen Maßnahmen ist die geplante Änderung der Schiffsbesetzung. Die von Bundesverkehrsminister Dobrindt auf der Nationalen Konferenz angekündigte Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) käme jedoch einem Arbeitsplatzabbau für EU-Bürgerinnen und Bürger von mindestens 60% pro Schiff unter der deutschen Flagge gleich und konterkariere die sonstigen Maßnahmen. Ziele der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr sind auch der Erhalt und die Verbesserung des maritimen Know-how in der EU sowie der Schutz der Beschäftigung europäischer Seeleute. Die weitere Reduzierung der in der Schiffsbesetzungsverordnung vorgeschriebenen Anzahl europäischer Schiffsoffiziere im nautischen oder technischen Dienst bietet daher kein Potenzial, Beschäftigung und Ausbildung von europäischen Seeleuten zu fördern oder zu schützen. Darüber hinaus besteht die Sorge, dass durch den aktuell diskutierten Vorschlag, die Beschäftigung und die Ausbildung von Schiffsmechanikern faktisch untergraben werden. Die duale Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in entspricht gem. dem STCW-Übereinkommen von 2010 internationalen Qualifikationsanforderungen. Die duale seemännische Berufsausbildung ist daher zur Sicherung des für den maritimen Wirtschaftsstandort wichtigen Know-how, ein ganz zentraler Faktor.

Für die langfristige Sicherung des maritimen Know-hows und der deutschen Seeschifffahrt ist es unerlässlich, dass die deutschen Reedereien ihre Verpflichtungen im Rahmen des Maritimen Bündnisses nachkommen und schrittweise eine Mindestanzahl ihrer Schiffe unter deutscher Flagge zurückführen. Dazu ist eine Neugründung des Maritimen Bündnisses und eine rechtlich belastbare Festschreibung der Verpflichtungen der Reedereien eine notwendige Schlussfolgerung aus den bisherigen Jahren der vertrauensvollen Zusammenarbeit im Bündnis. Die positiven Leistungen des Seeverkehrs und sein Wachstumspotenzial schaffen bisher nicht genügend Arbeitsplätze für Seeleute in der EU. Über den Tellerrand geschaut,



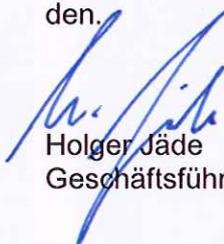


kann es daher doch nicht sein, dass wir in Zeiten hoher Jugendarbeitslosigkeit weiterhin daran arbeiten, europäische Offiziere aber auch Seeleute, durch Nicht-Europäische Seeleute zu ersetzen. Das Ziel sollte weiterhin sein, eine gewisse Anzahl von EU-Seeleuten zu halten und die Reeder zu stützen, die dies auch unterstützen.

Der politische Ansatz, die Reedereien mittels staatlicher Förderung dazu zu bringen, in die deutsche Flagge zurückzufluggen und ihre Zusagen im Rahmen des Maritimen Bündnisses einzuhalten ist gescheitert. Die Anhebung des Lohnsteuereinbehalts auf 100% und die Erarbeitung einer neuen Richtlinie zur bedarfsgerechten Senkung der Lohnnebenkosten sowie die höheren Fördersätze für die praktische Ausbildung von seemännischem Personal können als geeignete Instrumente zur Stärkung der deutschen Seeschifffahrt betrachtet werden. Die Fördermaßnahmen entsprechen nach Auffassung des Bundes und auch der Landesministerien den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfe im Seeverkehr.

Die beschlossenen Maßnahmen sollen neben dem Ausgleich des Kostennachteils für Schiffe unter deutscher Flagge gegenüber Flaggen anderer EU-Staaten auch dem Ziel dienen, Ausbildung und Beschäftigung europäischer Seeleute zu stärken.

Die Partnerschaft im Bündnis sollte *Nehmen und Geben* sein. Daher sollten alle Zusagen des Bundes und der Länder auch an klare Vereinbarungen mit den Reedern geknüpft werden.



Holger Jäde  
Geschäftsführer

