

DSi kompakt

Lohnkostensubventionen in der Seeschifffahrt – abschaffen statt ausweiten –

von Michael Ehrentreich

Die deutsche Seeschifffahrt wird seit Jahrzehnten massiv subventioniert. In den vergangenen Jahren ist die Subventionierung der Lohnkosten zudem erheblich ausgeweitet worden. Arbeitgeber dürfen die gesamte Lohnsteuer ihrer in Deutschland sozialversicherungspflichtigen Seeleute einbehalten. Darüber hinaus werden ihnen die Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung komplett erstattet. Das senkt die effektiven Lohnkosten faktisch um rund ein Drittel. Die Steuerzahler kostet das jährlich mehr als 100 Millionen Euro. Profiteure sind die Reedereien.

Dennoch sinkt die Zahl der in Deutschland sozialversicherungspflichtigen Seeleute von Jahr zu Jahr. Gleiches gilt für die unter deutscher Flagge registrierten Schiffe. Die Subventionen verfehlen folglich ihr vorgebliches Ziel, maritimes Knowhow in Deutschland zu halten. Gleichwohl sind die Dienstleistungen der Seeschifffahrt hierzulande keineswegs gefahrgeneigter oder weniger verfügbar geworden. Der betriebliche Ablauf ist durch den Einsatz internationaler Besatzungsmitglieder nicht gestört.

Deshalb fordert das DSi ein Umdenken und einen Ausstieg aus diesem Subventionskarussell. Nicht nur die Seeschifffahrt, sondern alle Branchen haben hierzulande aufgrund der Steuer- und Abgabenlast mit hohen Lohnkosten zu kämpfen. Die Stärken der Exportnation Deutschland sind in anderen Bereichen zu finden. Daher sollte in der Schifffahrt nicht länger versucht werden, mit subventionierten Lohnkosten im internationalen Wettbewerb bestehen zu wollen. Stattdessen sollte die Seeschifffahrtsbranche verstärkt auf ihre komparativen Vorteile wie Qualität, Service, Rechtssicherheit und andere Standortbedingungen setzen. Die Politik kann zudem dazu beitragen, dass Entbürokratisierung und Digitalisierung im Bereich der Flaggenstaatsverwaltung voranschreiten.

1. Hintergrund

Die deutsche Seeschifffahrt wird seit 1999 wirtschaftlich u. a. durch Steuerbegünstigungen subventioniert.¹ Arbeitgebern wurde die Möglichkeit eingeräumt, 40 Prozent der Lohnsteuer ihrer in Deutschland sozialversicherungspflichtigen Seeleute einzubehalten. Folglich erübrigte sich der Quellenabzug an die Finanzämter für einen Teil der Lohnsteuer.

¹ § 41 a Abs 4 EStG der damaligen Fassung.

Diese Subventionen haben offiziell das Ziel, die Wettbewerbsnachteile im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen zu reduzieren und die Beschäftigung von deutschen und europäischen Seefahrern im Seeverkehr unter deutscher Flagge zu fördern sowie den drohenden Verlust des seemännischen Knowhows für den maritimen Standort Deutschland abzuwenden.² Ab dem 03.05.2016 wurde diese Steuervergünstigungsmaßnahme auf 100 Prozent angehoben.³ Damit sinkt auf Arbeitgeberseite die Lohnkostenbelastung spürbar. Seeleute können ihre Abzugsbeträge weiterhin unverändert steuerlich ansetzen.⁴

Infolge der geänderten Gesetzeslage muss die Lohnsteuer auch für jene Besatzungsmitglieder nicht mehr abgeführt werden, die weniger als 183 Tage für denselben Arbeitgeber tätig sind.⁵ Zuvor erhielt der Arbeitgeber keine Subventionen, wenn die Seeleute lediglich kurzzeitig beschäftigt wurden. Das erhöht die Anzahl der Seeleute, bei denen der Arbeitgeber die Lohnsteuer einbehalten kann. Arbeitgeber von ausländischen Besatzungsmitgliedern können inzwischen also die Lohnsteuer unabhängig von der Beschäftigungsdauer einbehalten, wenn deren Betriebsstätte im Inland liegt und die Seeleute entweder einen Wohnsitz bzw. den gewöhnlichen Aufenthalt im Inland haben (unbeschränkte Steuerpflicht) oder unter deutscher Flagge auf hoher See arbeiten (beschränkte Steuerpflicht).⁶

Mitte 2021 beschloss der Gesetzgeber die Verlängerung der hundertprozentigen Lohnsteuersubventionierung um weitere sechs Jahre. Zudem wurde beschlossen, den Anwendungsbereich auf europäische Flaggen und auf Mitglieder des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zu erweitern⁷, um der Genehmigungsanforderung der Europäischen Kommission zu entsprechen. Damit wird die Lohnsteuer auch von ausländischen Besatzungsmitgliedern einbehalten, wenn deren Arbeitgeber ihre im inländischen Schiffsregister eingetragenen Schiffe unter ausländischer Flagge führen.

Darüber hinaus können sich Arbeitgeber abgeführte Sozialversicherungsbeiträge auf Antrag erstatten lassen. Seit 1995 erfolgen bereits Finanzhilfen zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt, um „Personalkostennachteile an Bord deutscher Handelsschiffe gegenüber ausländischen Wettbewerbern zu verringern“⁸. Hierbei werden den Unternehmen die

² Vgl. BMVI, PM 062/20202 *Trend zur Ausflagging gebremst – maritime Beschäftigung an Bord stabilisiert sich v. 20.11.2020.*

³ § 41a Abs. 4 S. 1 EStG neuere Fassung.

⁴ Vgl. Blümich/Heuermann EStG § 41a Rn. 4. Nach § 36 Abs. 2 Nr. 2 EStG bleibt die vollständige Anrechnung der einbehaltenen Lohnsteuer auf die Einkommensteuer der Besatzungsmitglieder davon unberührt, sodass sie ihre Abzugsbeträge wie Werbungskosten geltend machen können. Obwohl die Lohnsteuer de facto nicht an das Finanzamt abgeführt wird, wird sie durch den Einbehalt de jure als erhoben angesehen. Damit kommt es auf das tatsächliche Abführen nicht an.

⁵ Vgl. § 41a Abs. 4 S. 1 EStG a. F. Da die Lohnsteuerbefreiung zuvor sowohl für deutsche als auch für ausländische Besatzungsmitglieder auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge beantragt werden konnte, galt eine 183-Tage-Regel analog zu der Beurteilung des unbeschränkt Steuerpflichtigen nach dem gewöhnlichen Aufenthalt des § 9 S. 2 AO. Zudem durften die Einsatzzeiten des Arbeitnehmers, der bei verschiedenen Arbeitgebern unter deutscher Flagge anheuerte, nicht zusammengerechnet werden (BFH VI R 84/10 v. 13.07.2011, BStBl II 11, 986). Das zusammenhängende Arbeitsverhältnis als maßgeblicher Anknüpfungspunkt für die Steuerbefreiung entfällt gem. § 41a Abs. 4 S. 1 EStG F. v. 03.05.2016, womit lediglich das Tatbestandsmerkmal zu prüfen wäre, ob Lohnsteuer auf den Arbeitslohn während der Beschäftigungsdauer entfallen ist. (Vgl. Blümich/Heuermann EStG § 41a Rn. 46).

⁶ Daneben greift die Gesetzesnorm auch für ausländische Seeleute unter fremder Flagge, wenn die Arbeit in deutschen Häfen oder Hoheitsgewässern verrichtet wird.

⁷ Mit der Einführung der derzeit gültigen Fassung des § 41a Abs. 4 S. 2 EStG vom 18.05.2021.

⁸ FIS, *Senkung der Lohnzusatzkosten zum Ausgleich von Personalkostennachteilen an Bord deutscher Handelsschiffe*, 11.04.2021.

von ihnen entrichteten Arbeitgeberanteile der Sozialversicherungsbeiträge vollständig aus dem Bundeshaushalt beglichen.⁹ Ferner wird die Entwicklung der Beschäftigung in der Seeschifffahrt durch Ausbildungszuschüsse unterstützt.^{10,11} Diese Maßnahme der Nachwuchsförderung nimmt im monetären Vergleich zu den anderen Subventionen eine untergeordnete Rolle ein.

2. Anzahl der Beschäftigten und Handelsschiffe unter deutscher Flagge

Die Zahl der in Deutschland sozialversicherungspflichtigen Seeleute sinkt trotz der finanzpolitischen Maßnahmen stetig. Den Verlauf der Beschäftigtenzahl für die Jahre 2012-2020 veranschaulicht die untenstehende Grafik.¹²

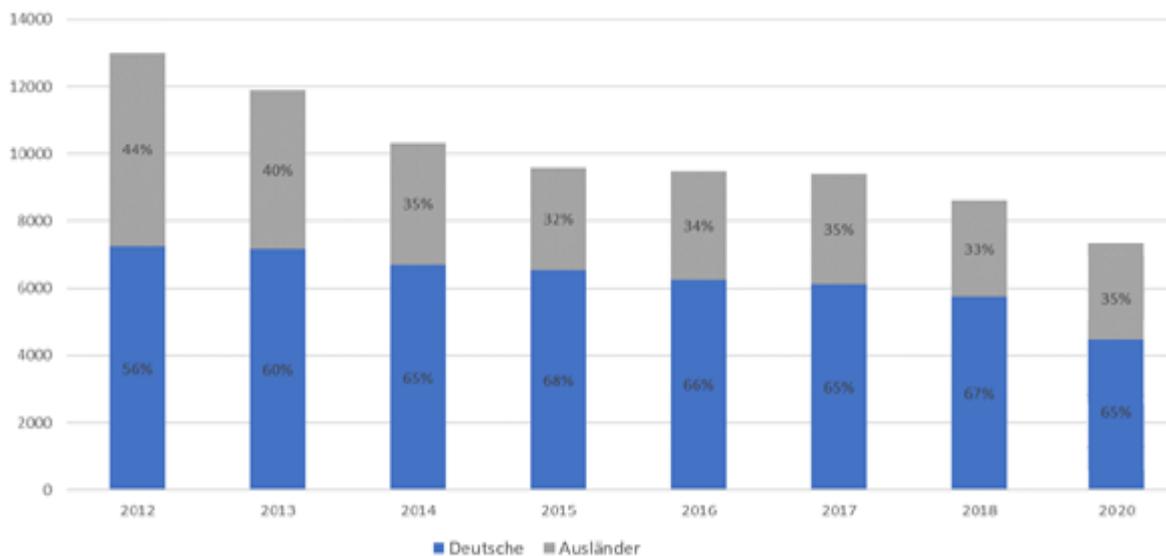


Abb. 1: Entwicklung des Bordpersonals auf deutschen Handelsschiffen (eigene Darstellung nach [MAR13, S. 65; MAR14, S.76 ; MAR15, S. 75 ; MAR16, S. 72; MAR17, S. 174; MAR18, S. 172; MAR19, S.170])

Im Jahr 2012 gab es über 12.000 in Deutschland sozialverpflichtungspflichtige Besatzungsmitglieder. Die Anzahl sank auf unter 9.000 Seeleute bis zum Jahr 2018. Ende 2020 waren es laut offiziellen Angaben nur noch 7.558 (anteilig davon 4.888 deutsche und 2.670 ausländische Beschäftigte).¹³ Ebenfalls sank die Quote von Handelsschiffen unter deutscher Flagge. Im April 2022 lag der Bestand bei 273 Schiffen.¹⁴ Als die Lohnsteuersubventionen im Jahr 1999 eingeführt wurden, waren es mit 177 Schiffen unter deutscher Flagge mehr als doppelt so viele.¹⁵

⁹ BAnz AT 08.09.2020 B2, *Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt* v. 19.08.2020, davor von 2017-2020 (RL v. 28.10.2016), neu bis 2027.

¹⁰ BAnz AT 11.10.2019 B3, *Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt*, Förderungszeitraum unterschiedlich, derzeit bis Ende 2022.

¹¹ WSV/ELWIS, *Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt*, gültig bis Ende 2023.

¹² FIS, *Entwicklung des Personalbestands an Bord deutscher Handelsschiffe*, Stand 05.04.2021, Balkendiagramm für 2020 nach eigener Berechnung hinzugefügt.

¹³ Knappschaft-Bahn-See, *Besatzungsmitglieder in der deutschen Seeschifffahrt*, Stand 31.12.2020.

¹⁴ Vgl. BSH, Abteilung Schifffahrt, *Bestand der deutschen Handelsflotte ab BRZ 100 der letzten 12 Monate, 2021 – 2022*.

¹⁵ Vgl. BT Drucksache 17/4375, *Zukunft des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt*, S. 2.

3. Umfang der Subventionen

a) Lohnsteuer

Im Zeitraum von 2012 bis Mitte 2016 betrug die Steuermindereinnahmen bei anfangs über 12.000 Besatzungsmitgliedern mehr als 60 Millionen Euro.¹⁶ Der Lohnsteuereinbehalt im Zeitraum von Mitte 2016 bis Ende 2020 verursachte bereits Steuermindereinnahmen in Höhe von über 330 Millionen Euro.¹⁷ Im selben Zeitraum sank die Beschäftigtenzahl allerdings um mehr als 1.500 Seeleute, von über 9.000 in 2016 auf 7.558 Besatzungsmitglieder in 2020. Wegen der Verlängerung der Maßnahme werden für die Jahre 2021-2027 Steuermindereinnahmen von rund 450 Millionen Euro durch die Nichtabführung der Lohnsteuer¹⁸ erwartet.¹⁹

b) Sozialversicherungssubventionen

Die Erstattung der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung kostet die Steuerzahler jährlich bis zu 58 Millionen Euro.²⁰ Da die Finanzbeiträge auf Antrag passgenau erstattet werden, schwanken die jährlichen Kosten. In 2016 waren es rund 49 Millionen Euro. Dabei wurden von insgesamt 5.305 Beschäftigten auch die Lohnnebenkosten von 857 europäischen Seeleuten erstattet.²¹

Zu den Jahren 2017-2020 konnte das BMF keine Auskunft geben. Nach deren Angaben liegen der Bewilligungsbehörde keine abschließenden Erkenntnisse vor, weil die Verwendungsnachweise noch geprüft werden müssen. Somit ist die Prüfung der Anträge von Fällen vor über 4 Jahren nicht abgeschlossen. Das ist im Übrigen ein Indiz für den mit den Subventionen generell verbundenen Bürokratieaufwand.

Zudem konnte das BMF nicht die Frage nach der Lohnstruktur beantworten. Die Höhe der Lohnnebenkosten richtet sich nach der Höhe der Heuer, sodass für Offiziere höhere Lohnnebenkosten zu erstatten sind. Ebenfalls unbekannt ist den Subventionsgebern, wie viel Prozent der rund 50 Millionen Euro auf ausländische Besatzungsmitglieder entfielen.

Die geschäftsführende Bundesregierung hat kurz vor Amtsübergabe die Verlängerung der Maßnahme am 01.12.2021 bis Ende 2027 beschlossen.²² Damit wurde zugleich eine Dauer von sechs

¹⁶ Vgl. BMF, 25., 26. Subventionsbericht.

¹⁷ Vgl. BMF, 27. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, S. 85.

¹⁸ Vgl. Gesetzesentwurf der Bundesregierung BT-Drucksache 19/27719, *Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt* v. 19.03.2021, S. 9 i. V. m. dem 28. Subventionsbericht, S. 65 und Anlage 2, Berechnung antelig für 2021 und 2027, gleichbleibende Steuermindereinnahmen für 2022-2026.

¹⁹ Allerdings weisen die Subventionsberichte der vergangenen Jahre unterschiedliche, auch auf Nachfrage beim BMF, nicht nachvollziehbare Zahlenwerte aus. Sie springen von 15 Millionen Euro (2015) auf 75 Millionen Euro (2017), sinken dann auf 30 Millionen Euro (2019) und steigen wegen der Gesetzesverlängerung auf 70 Millionen Euro (2022).

Die Fallzahlen änderten sich im Zeitverlauf, können aber die teils erheblichen Unterschiedsbeträge nicht erklären. Die Diskrepanz in den Subventionsberichten lässt sich nur damit begründen, dass die Lohnsteuerminderungen nicht exakt erfasst werden können. Während in vorherigen Subventionsberichten die Fallzahlen für die Lohnnebenkostenerstattung noch in Bezug auf die Arbeitnehmer (ca. 4.500) angegeben wurden, die aber nicht die direkten Begünstigten darstellen, werden im aktuellen 28. Subventionsbericht rund 120 Arbeitgeber als Nutznießer der Subvention verzeichnet.

²⁰ Vgl. BMF, 27. Subventionsbericht der Bundesregierung, S. 67.

²¹ Antwort des BMF auf Anfrage.

²² BAnz AT 13.12.2021 *Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt* v. 01.12.2021.

Jahren festgelegt. Zuvor wurde die Subvention lediglich um ein Jahr verlängert. Ein Ende der Zuschussung ist durch eine degressive Gestaltung nicht in Sicht. Auch benennt die Verlängerung der Richtlinie nicht die kalkulierten Kosten für die Folgejahre.

c) Ausbildungsförderung

Ein geringer Teil der Sozialversicherungssubventionen fließt in die Ausbildung des seemannischen Nachwuchses.²³ Die geförderten Berufe sind Schiffsmechaniker und technische sowie nautische Offiziersassistenten. Die Angehörigkeit zu einer bestimmten Nation spielt bei der Gewährung keine Rolle.²⁴ Im Jahr 2020 sind rund 6 Prozent dieses Finanzbeitrages²⁵ (rund 3 Millionen Euro) gezahlt worden.

Die Studierenden des Studiengangs Nautik fallen nicht unter die Förderung. Offiziere werden folglich nur dann subventioniert, wenn diese sich vor dem Studium zum Nachweis für die praxisrelevante Fahrzeit als Offiziersassistent ausbilden lassen oder wenn sie nach dem Studium als angestellter Offizier an Bord tätig sind. Den Anteil ausländischer Studierenden im Studiengang Nautik, der aufgrund von Erfahrungsberichten keinen unbeachtlichen Anteil ausmacht²⁶, erfasst das BMF bzw. das BMVI nicht.

Die Bundesregierung gab an, dass im Jahr 2019 insgesamt 114 Schiffsmechaniker neu ausgebildet wurden. Zehn Jahre zuvor waren es noch 257 belegte Ausbildungsplätze. Auch die Ausbildungsverhältnisse von technischen Offiziersassistenten sind rückläufig. Einzig die Zahl nautischer Offiziersassistenten stieg etwas an.²⁷

Daneben gibt es eine weitere Subvention zur Erhöhung der Zahl der Ausbildungsplätze sowie für Weiterbildungsmaßnahmen der Binnenschifffahrt.²⁸ Diese Maßnahme stellt einen separaten Posten im Subventionsbericht dar und soll in den folgenden Jahren ausgebaut werden. Derzeit werden dafür rund 2 Millionen Euro jährlich aufgewendet.

d) Begünstigende Bedingungen zur Ausflagung

Nur ein Bruchteil der bereitgestellten Subventionen für die Seeschifffahrt fließt folglich in die Ausbildungsförderung. Das meiste Geld erhalten die Reeder als Anreiz, ihre Schiffe nicht auszuflaggen. Falls sie ihre Schiffe dennoch ausflaggen wollen, müssen sie die entstandenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland kompensieren. Der Antrag zur befristeten Ausflagung ist durch das BSH zu genehmigen. Die Genehmigung ist auf zwei Jahre begrenzt, kann aber wiederholt beantragt werden.

Als Ausgleich müssen die Reeder zwischen zwei Verpflichtungen wählen, um die Voraussetzungen zur Ausflagung zu erfüllen. Entweder ist eine Ablösesumme (Sekundärverpflichtung) an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland²⁹ zu entrichten oder es müssen Ausbildungszeiten an Bord

²³ BAnz AT 11.10.2019 B3, *Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt*, Förderungszeitraum unterschiedlich, derzeit bis Ende 2022.

²⁴ Angaben des BMF auf Anfrage.

²⁵ Ebd.

²⁶ *Weser Kurier*, *Studierendenzahl im Fachbereich Nautik im Aufwind*, 08.02.2019.

²⁷ Vgl. BT Drucksache 19/24400, *Fehlende Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge*, S. 7, 8.

²⁸ WSV/ELWIS, *Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt*, gültig bis Ende 2023.

²⁹ Errichtet durch den Verband deutscher Reeder und durch das BSH im Bundesanzeiger bekanntgemacht. Vgl. Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, *Die Stiftung*, Homepage.

(Primärverpflichtung) geschaffen werden.³⁰ Die Höhe der Zahlung bzw. der Umfang der zu erbringenden Ausbildung richtet sich nach der Dauer der Genehmigung und der Größe des Schiffes.

Nach der Anlage zum Flaggenrechtsgesetz ergibt sich für die größtmöglichen Schiffsgrößenklassen mit einer Bruttoreaumzahl von über 80 Tausend eine Verpflichtung von lediglich 5,5 Monaten an Ausbildungszeiten für jedes Jahr mit einer wirksamen Ausflaggingenehmigung des jeweiligen Schiffes. Für kleinere Schiffe sind geringere Ausbildungszeiten zu erbringen. Die Ausbildung bleibt wiederum durch die oben genannte Richtlinie subventionsfähig, wenn die Voraussetzungen wie der Flaggenwechsel zu einem EU/EWR-Staat erfüllt sind. Das beantwortete die Anfrage beim BSH. Insbesondere das portugiesische Schiffsregister von Madeira verzeichnete einen Zuwachs. Somit bezuschussen deutsche Steuerzahler die Ausflagging deutscher Handelsschiffe.

e) Gesamtheit der Subventionen

Im Ergebnis beträgt die kalkulierte Kostenbelastung der Steuerzahler rund 800 Millionen Euro durch den Lohnsteuereinbehalt im Zeitraum von 2016-2027.³¹ Durch die Erstattung der Lohnnebenkosten wurden im Zeitraum von 2016-2021 rund 300 Millionen Euro gezahlt.³² Die Verlängerung dieser Maßnahme wurde beschlossen. Bei unveränderter Fortführung werden voraussichtlich für den Zeitraum von 2022-2027 weitere Finanzbeiträge in Höhe von über 300 Millionen Euro an die Arbeitgeber ausgezahlt.

Daraus ergeben sich Kosten durch die Erstattung der Arbeitgeberanteile im Zeitraum von 2016-2027 von mehr als 600 Millionen Euro. Beide Subventionsformen verursachen somit im Zeitraum von 2016-2027 Kosten für die Steuerzahler in Höhe von voraussichtlich rund 1,4 Milliarden Euro.

Derzeit liegen die jährlichen Kosten für die Steuerzahler durch den Lohnsteuereinbehalt als indirekte und durch den Finanzbeitrag an die Arbeitgeber für die Erstattung der Sozialabgaben als direkte Subvention bei rund 100 Millionen Euro. Damit wird jeder Arbeitsplatz mit durchschnittlich mehr als 20.000 Euro pro Jahr subventioniert.³³

4. Subventionen europäischer Mitgliedstaaten

Andere europäische Staaten mit Seeschiffahrtsstandorten verfolgen unterschiedliche Modelle der Branchenförderung. Fast allen ist gemein, dass den Reedern eine meist günstigere Tonnagebesteuerung gewährt wird. In den Niederlanden und Italien war auch die Möglichkeit des Lohnsteuereinhalts vorgesehen. Die Subventionierung von Arbeitgeber-Sozialbeiträgen wurde ebenfalls in einigen Ländern eingeführt. Hingegen wurden die Seeleute nur in Dänemark und Griechenland durch Befreiungen, Sonderabzüge oder geringere Steuersätze direkt begünstigt.

³⁰ Gem. § 7 Flaggenrechtsgesetz.

³¹ Zukünftige Steuerausfälle wurden seitens des Gesetzgebers bereits bewilligt.

³² Die Richtlinie für die Lohnnebenkostenerstattungen war bei Redaktionsschluss noch nicht vom BMVI verlängert worden.

³³ Der Berechnung liegt zugrunde, dass die geförderte Beschäftigungszahl bei rund 5.000 liegt. Die Subventionsberichte gaben früher um die 4.500 Fallzahlen bei der Lohnsteuer an. Das BMF erfasste für 2016 über 5.000 Fallzahlen bei der Lohnnebenkostenförderung. Die Beschäftigtenzahl deutscher Seeleute ist rückläufig. Jedoch fallen auch EU/EWR-Besatzungsmitglieder unter die Fallzahlen. Die Kostenstruktur der einzelnen Beschäftigung vom Schiffsmechaniker bis zum Offizier fällt sehr unterschiedlich aus. Daher ist die obige Kostenangabe ein Durchschnittswert.

Viele Steuererleichterungen sind zudem von der Eintragung in ein bestimmtes Schiffsregister abhängig. In Frankreich und Belgien wiederum bestand keine Wirtschaftsförderung der Lohnstrukturen für Seeleute.³⁴

5. Bewertung und Forderungen

Die massive Subventionserhöhung in 2016 von 40 auf 100 Prozent Lohnsteuereinbehalt hat die weiteren Rückgänge der Zahl deutscher Seeleute und des Bestandes von Schiffen unter deutscher Flagge nicht aufhalten können.

Zudem wird die neueste Gesetzesänderung durch die Erweiterung von Schiffen unter EU/EWR-Flagge dazu beitragen, dass die Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte vermehrt subventioniert wird.³⁵ Das BMF gab auf Anfrage des DSI an, dass jährlich 40 Millionen Euro Steuermindereinnahmen allein für ausländische Besatzungsmitglieder der EU/EWR-Staaten anfallen werden. Damit fällt den Arbeitgebern ausländischer Seeleute mehr als die Hälfte der geschätzten Subventionen des Lohnsteuereinhalts zu.³⁶ Die Kosten der Finanzbeiträge, die aufgrund der Erstattung von Sozialversicherungsleistungen auf ausländische Seeleute anfallen, konnten weder das BMVI noch das BMF mitteilen.

Profiteure der Beihilfen sind vor allem Arbeitgeber mit Handelsschiffen³⁷, die darüber hinaus bereits Steuerbegünstigungen bei der Gewinnermittlung und pauschalen Besteuerung nach dem angegebenen Transportvolumen (Tonnage) erhalten. Eine weiter wachsende Subventionierung ist daher nicht sachgerecht. Die Beeinflussung dieser Branche durch Interessengruppen im Rahmen von Rent-seeking³⁸ verursacht volkswirtschaftliche Kosten. Die Entscheidung der Bundesregierung darf sich ferner nicht davon beeinflussen lassen, dass EU-Nachbarländer derartige Subventionen zuerst eingeführt haben. In diesem Subventionswettlauf gleichziehen zu wollen und einzelne Industriebranchen zu begünstigen, führt zu einer Fehlspezialisierung auf strukturschwache Branchen sowie zu Wachstumsverlusten. Ein gemeinsamer oder einseitiger Ausstieg aus dem Subventionskarussell verhindert daher weitere volkswirtschaftliche Kosten. Stattdessen sollen die Wettbewerbsvorteile im Vordergrund stehen. Pluspunkte für die Branche sind die hiesige Rechtssicherheit, aber auch andere Standortbedingungen, die die staatliche Verwaltung weiterhin ausbauen kann. Dazu gehören insbesondere die Entbürokratisierung und Digitalisierung im Bereich der Flaggenstaatsverwaltung.

Das Argument der Befürworter der Subventionen, auf diese Weise würde das maritime Knowhow in Deutschland gesichert, sollte nicht überstrapaziert werden. Der deutliche Rückgang der Zahl deutscher Seeleute hat nicht dazu geführt, dass die Qualität oder die Verfügbarkeit der Seetrans-

³⁴ WD, *Beihilfen und Subventionen für die maritime Wirtschaft in Europa*, WD 4–3000–005/16, S. 4 ff.

³⁵ Die Steuervorschriften differenzieren nicht nach Nationalität, sondern nach Wohnsitz, gewöhnlichem Aufenthalt oder Ort der Tätigkeitsstätte. Zusätzlich können Arbeitgeber unabhängig davon Subventionen für Schiffe unter ausländischer Flagge erhalten, sodass der Wohnsitz oder gewöhnliche Aufenthaltsort nicht mehr ausschlaggebend ist.

³⁶ Gem. 28. Subventionsbericht.

³⁷ Blümich/Heuermann EStG § 41a Rn. 43.

³⁸ Verhalten von Marktakteuren, das darauf abzielt, unter Einsatz von Ressourcen (z. B. Geld) wirtschaftspolitische Privilegien (z. B. Steuervorteile) zu erlangen, um so das eigene Einkommen zulasten des Einkommens anderer Marktteilnehmer zu steigern (Definition von Oxford Languages).

portdienstleistungen gelitten hat. Auf Institutsanfrage teilte das BMVI mit, Störungen im Betriebsablauf wegen fehlender Fachkräfte seien nicht bekannt. Im BSU-Jahresbericht 2020 wird sogar konstatiert, dass sich die Zahl der Unfälle verringert und die Sicherheitskultur verbessert hat.³⁹

Angesichts des global eher zersplitterten Marktes der Anbieter von Schiffstransporten drohen auch keineswegs Monopolisierungsszenarien. Selbst wenn also bei Wegfall der Subventionen die Zahl deutscher Seeleute bzw. Handelsschiffe deutlich sinken würde, muss Deutschland nicht fürchten, in der Folge monopolistisch hohen Frachtraten ausländischer Anbieter oder einem fehlenden Dienstleistungsangebot ausgesetzt zu sein.

Staatlicherseits besteht zweifellos ein gewisser Bedarf an maritimem Knowhow. Das betrifft insbesondere den Bereich der Lotsen und der Schifffahrtsverwaltung. Hier kann die subventionierte Ausbildungsförderung einen Beitrag leisten. Vertretbar wären zudem auch gezielte Maßnahmen bzw. Förderungen, damit Fachkräfte für den öffentlichen Sektor gewonnen werden bzw. Absolventen Berufserfahrung auf Handelsschiffen sammeln können. Darauf sollte sich der Schwerpunkt staatlicher Maßnahmen allerdings beschränken.

In der Gesamtschau erscheint somit der Seeschifffahrtsstandort Deutschland nicht gefährdet, falls künftig noch mehr (EU)-Ausländer ohne Arbeitsplatzsubventionierung als bislang für deutsche Reedere tätig sind. Daher sollte erstens die Subventionierung der Arbeitgeber-SV-Beiträge komplett entfallen. Zweitens sollte die Lohnsteuer-Subventionierung degressiv ausgestaltet werden und spätestens im Jahr 2025 enden.

³⁹ Siehe Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), Jahresbericht 2020, S. 40.

Literatur

Blümich: *Kommentar zum EStG, KStG, GewStG*, 157. Auflage 2021 (zitiert Bearbeiter).

Bundesanzeiger AT 08.09.2020 B2: *Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt* vom 19.08.2020, <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-bsh/richtlinie-lnk-2021>, (Abruf: 17.08.2021).

Bundesanzeiger BAnz AT 13.10.2015 B1: *Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt* vom 06.10.2015, <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-bsh/richtlinie-apk-2016-19>, (Abruf: 20.08.2021).

Bundesanzeiger BAnz AT 11.10.2019 B3: *Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt* vom 07.10.2019, <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-bsh/richtlinie-apk-2020-22>, (Abruf: 20.08.2021).

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Abteilung Schifffahrt: *Bestand der deutschen Handelsflotte ab BRZ 100 der letzten 12 Monate 2021-2022*, https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/_Anlagen/Downloads/Statistik-Deutsche-Handelsflotte.pdf?__blob=publicationFile&v=12, (Abruf: 15.05.2022).

Bundesministerium der Finanzen: *24. Subventionsbericht des Bundes*, https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Subventionspolitik/2013_08_13_24-subventionsbericht-der-bundesregierung.html, (Abruf: 11.08.2021).

Bundesministerium der Finanzen: *27. Subventionsbericht des Bundes* Stand 02.03.2020 https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2020-03-01-Subventionsbericht.pdf, (Abruf: 11.08.2021).

Bundesministerium der Finanzen: *weitere Subventionsberichte*, https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche_Finzen/Subventionspolitik/subventionspolitik.html, 28. Subventionsbericht des Bundes, (Abruf: 06.09.2021).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: *Pressemitteilung 062/20202 „Trend zur Ausflaggung gebremst - maritime Beschäftigung an Bord stabilisiert sich“* 20.11.2020 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/062-ferlemann-ausflaggung.html>, (Abruf: 15.09.2021).

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung: *Jahresbericht 2020*, https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen/Jahresberichte/Jahresbericht_node.html, (Abruf 13.10.2021).

Deutscher Bundestag Drucksache 17/4375: *Zukunft des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt*, <https://dserver.bundestag.de/btd/17/043/1704375.pdf>, (Abruf: 20.09.2021).

Deutscher Bundestag Drucksache 19/27719: *Entwurf eines Gesetzes zur Verlängerung des erhöhten Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt* vom 19.03.2021, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/277/1927719.pdf>, (Abruf: 10.08.2021).

Forschungsinformationssystem: *Entwicklung des Personalbestands an Bord deutscher Handelsschiffe* vom 05.04.2021, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/28957/?clsId0=276654&clsId1=276660&clsId2=276932&clsId3=0>, (Abruf: 13.08.2021).

Forschungsinformationssystem: *Senkung der Lohnzusatzkosten zum Ausgleich von Personalkosten nachteilen an Bord deutscher Handelsschiffe* vom 27.01.2013 (Stand 11.04.2021), <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/30061/>, (Abruf: 07.10.2021).

Knappschaft-Bahn-See: *Besatzungsmitglieder in der deutschen Seeschifffahrt* (Stand 31.12.2020), <https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>, (Abruf: 12.08.2021).

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, *Die Stiftung*, <https://www.stiftung-schifffahrtsstandort.de/stiftung/>, (Abruf: 25.11.2021).

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: *Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt*, <https://www.elwis.de/DE/Service/Foerderprogramme/Aus-und-Weiterbildungsfoerderung/Richtlinie.html?nn=426744>, https://www.elwis.de/DE/Service/Foerderprogramme/Aus-und-Weiterbildungsfoerderung/Richtlinie.pdf?__blob=publicationFile&v=7, (Abruf: 02.09.2021).

Weser Kurier: *Studierendenzahl im Fachbereich Nautik im Aufwind* vom 08.02.2019.

<https://www.weser-kurier.de/bremen/stadtteil-mitte/studierendenzahl-im-fachbereich-nautik-im-aufwind-doc7e4fbxu0wxw1g08w4ckz>, (Abruf: 01.09.2021).

Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, *Beihilfen und Subventionen für die maritime Wirtschaft in Europa*, WD 4–3000–005/16 vom 22.01.2016, <https://www.bundestag.de/resource/blob/409398/d7a7c9689a7e7d16885d6f092a8c1a41/WD-4-005-16-pdf-data.pdf>, (Abruf: 26.10.2021).

Herausgeber:

DSi – Deutsches Steuerzahlerinstitut des Bundes der Steuerzahler e. V.

Reinhardtstraße 52, 10117 Berlin

Telefon: 030 - 25 93 96-32, Fax: 030 - 25 93 96-25

E-Mail: dsi@steuerzahlerinstitut.de

Web: www.steuerzahlerinstitut.de/dsi