

03.07.20**Stellungnahme**
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Versicherungssteuerrechts und zur Änderung dienstrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 992. Sitzung am 3. Juli 2020 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a (§ 4 Absatz 1 Nummer 5 VersStG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren durch eine Ergänzung des Versicherungsteuergesetzes zu normieren, dass Beihilfeablöseversicherungen auch nach der Änderung der Versicherungsteuerbefreiung in § 4 Absatz 1 Nummer 5 VersStG von der Versicherungsteuer befreit sind.

Begründung:

Mit einer Beihilfeablöseversicherung sichern sich Dienstherrn – in der Regel Kommunen – gegen das Risiko der Beihilfeaufwendungen ab. Versicherungsnehmer ist der jeweilige Dienstherr, dem auch die Versicherungsleistung zusteht, welche häufig im Rahmen eines abgekürzten Zahlungswegs direkt an die beihilfeberechtigten Beschäftigten ausbezahlt wird.

Aus der Neufassung des § 4 Nummer 5 VersStG-E ergibt sich nicht mehr eindeutig und rechtsicher aus dem Gesetz, ob solche Beihilfeablöseversicherungen auch künftig steuerfrei sind oder nicht. Unterschiedlich beurteilt werden kann nämlich, wem die Ansprüche aus einer Beihilfeablöseversicherung dienen – dem Dienstherrn oder der beihilfeberechtigten Person. Erst durch die Regelungen in § 1 Absatz 6 Satz 1 und Satz 2 Nummer 3 VersStDV-E, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, sowie in der Begründung zum Gesetzentwurf wird diese Frage zu Gunsten der beihilfeberechtigten Person beantwortet.

Die Aufwendungen der Kommunen für Beihilfeablöseversicherungen haben im Jahr 2019 rund 300 Mio. Euro betragen. Bereits im Hinblick auf diese Größenordnung ist eine gesetzliche Klarstellung notwendig, dass die Beiträge zu Beihilfeablöseversicherungen weiterhin steuerfrei sind. Im Falle einer Steuerpflicht würde sich die Beitragsbelastung um 19 Prozent erhöhen. Diese Dimension macht nachvollziehbar eine eindeutige und rechtssichere Regelung im VersStG erforderlich.

2. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 6 Absatz 2 Nummer 5 VersStG)

Artikel 1 Nummer 5 ist wie folgt zu fassen:

„5. In § 6 Absatz 2 wird Nummer 5 wie folgt gefasst:

„5. bei der Seeschiffsversicherung 3 Prozent des Versicherungsentgelts unter der Voraussetzung, dass das Schiff ausschließlich gewerblichen Zwecken dient und gegen die Gefahren der See versichert ist;““

Begründung:

In Deutschland fallen auf Versicherungsentgelte grundsätzlich 19 Prozent Versicherungsteuer an. Dies gilt auch für den Bereich der Seeschiffsversicherung; nur die Seeschiffskaskoversicherung bildet hier eine Ausnahme. Gemäß § 6 Absatz 2 Nummer 5 VersStG gilt für diese ein privilegierter Steuersatz in Höhe von 3 Prozent auf das Versicherungsentgelt.

Angesichts der Tatsache, dass sich alle übrigen relevanten EU-Schiffahrtsstandorte durch eine deutlich geringere Belastung der Schifffahrt durch die Versicherungsteuer auszeichnen beziehungsweise die Seeschiffsversicherungen teilweise keiner Versicherungsteuer unterliegen, ergibt sich durch diese Regelungen ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für den Schifffahrtsstandort Deutschland.

Aus diesem Grund bedeutet die Erstreckung des Steuersatzes von 3 Prozent auf alle Bereiche der Seeschiffsversicherung einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der deutschen Reedereistandorte/Reedereiwirtschaft.

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht die Streichung der Voraussetzung der Eintragung des unter die Regelung des § 6 Absatz 2 Nummer 5 VersStG fallenden Schiffs in das deutsche Schiffsregister vor und regelt damit lediglich die einheitliche Anwendung des Sondersteuersatzes für die Seeschiffskaskoversicherung.

Die Begrenzung des Steuersatzes der Versicherungsteuer für Seeschiffsversicherungen auf maximal 3 Prozent würde zum Erhalt der Reedereiwirtschaft in den Küstenländern und des maritimen Know-How in Deutschland beitragen, zumal damit für diesen Bereich ähnliche Wettbewerbsbedingungen wie im EU-Ausland geschaffen würden. Aufgrund der derzeit schwierigen Lage der deutschen Seeschifffahrt, die bereits in der Vergangenheit mit den Auswirkungen der Schifffahrtskrise zu kämpfen hatte, würde diese Entlastung einen wichtigen Schritt zur Stärkung des maritimen Standorts Deutschland, dessen Wettbewerbsfähigkeit und der Sicherung des maritimen Know-How vor Ort bedeuten.