

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
– Drucksache 18/6679 –**

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt

A. Problem

Zur Sicherung des seemännischen Know-how für die maritime Wirtschaft in Deutschland bedarf es verstärkter Anstrengungen.

Die bisherige Regelung, dass Arbeitgeber von Seeleuten auf deutschflaggen Schiffen 40 Prozent der entstandenen Lohnsteuer einbehalten dürfen, wenn die Besatzungsmitglieder in einem mehr als 183 Tage dauernden zusammenhängenden Heuerverhältnis stehen, ist in angesichts der anhaltenden Krisensituation der deutschen Seeschifffahrt nicht ausreichend. Die im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen verbleibenden Mehrkosten führen zunehmend zu einem Ausstieg aus der deutschen Flagge mit negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht die befristete Erhöhung des Lohnsteuereinhalts bis Ende 2020 von derzeit 40 auf 100 Prozent vor.

Mit der Befristung des Lohnsteuereinhalts bis Ende 2020 wird die Möglichkeit zur Evaluierung der Maßnahme geschaffen. Gleichzeitig wird dem Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt zwischen Bund, norddeutschen Küstenländern, Verband Deutscher Reeder und der Gewerkschaft ver.di – Vereinte Dienstleistungsgesellschaft die Möglichkeit gegeben, ggf. Alternativen der Sicherung des seemännischen Know-how zu eruieren.

Der Finanzausschuss empfiehlt insbesondere folgende Änderungen am Gesetzentwurf:

- Befristung des erhöhten Lohnsteuereinhalts auf 60 Monate
- Streichung der 183-Tage-Regelung
- Inkrafttreten der Erhöhung des Lohnsteuereinhalts nicht vor der Genehmigung durch die Europäische Kommission

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Nachhaltiger Verlust des seemännischen Know-how mit negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft wird zum Teil reduziert.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Durch die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts fallen Mindereinnahmen bei Bund, Ländern und Gemeinden an. Die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts (einschließlich der Streichung der 183-Tage-Regelung) führt gegenüber der geltenden Regelung zu zusätzlichen jährlichen Steuermindereinnahmen in Höhe von 50 Mio. Euro.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/6679 mit folgender Maßgabe, im Übrigen
unverändert anzunehmen:

Die Artikel 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

,Artikel 1

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch die Artikel 1, 2 und 3 des Gesetzes vom 2. November 2015 (BGBl. I S. 1834) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 41a Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
„Arbeitgeber, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, dürfen die gesamte anzumeldende und abzuführende Lohnsteuer, die auf den Arbeitslohn entfällt, der an die Besatzungsmitglieder für die Beschäftigungszeiten auf diesen Schiffen gezahlt wird, abziehen und einbehalten.“
2. Nach § 52 Absatz 40 wird folgender Absatz 40a eingefügt:
„(40a) § 41a Absatz 4 Satz 1 in der Fassung des Artikels 1 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) [einsetzen: Datum und Fundstelle des vorliegenden Änderungsgesetzes] gilt für eine Dauer von 60 Monaten und ist erstmals für laufenden Arbeitslohn anzuwenden, der für den Lohnzahlungszeitraum gezahlt wird, der nach dem Kalendermonat folgt, in dem die Europäische Kommission die Genehmigung zu diesem Änderungsgesetz erteilt hat; die Regelung ist erstmals für sonstige Bezüge anzuwenden, die nach dem Monat zufließen, in dem die Europäische Kommission die Genehmigung zu diesem Änderungsgesetz erteilt hat. Das Bundesministerium der Finanzen gibt den Tag der erstmaligen Anwendung im Bundesgesetzblatt bekannt. Nach Ablauf der 60 Monate ist wieder § 41a Absatz 4 Satz 1 in der Fassung der Bekanntmachung des Einkommensteuergesetzes vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862) anzuwenden.“

Artikel 2**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Europäische Kommission die nach den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3) erforderliche beihilferechtliche Genehmigung erteilt. Der Zeitpunkt der Genehmigung sowie der Tag des Inkrafttretens sind vom Bundesministerium der Finanzen im Bundesgesetzblatt gesondert bekannt zu machen.⁶

Berlin, den 13. Januar 2016

Der Finanzausschuss

Ingrid Arndt-Brauer
Vorsitzende

Dr. Philipp Murmann
Berichterstatter

Dr. Jens Zimmermann
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Dr. Philipp Murmann und Dr. Jens Zimmermann

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf des Bundesrates auf **Drucksache 18/6679** in seiner 143. Sitzung am 3. Dezember 2015 dem Finanzausschuss zur Federführung sowie dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf sieht die befristete Erhöhung des Lohnsteuereinhalts bis Ende 2020 von derzeit 40 auf 100 Prozent vor.

Zur Sicherung des seemännischen Know-how für die maritime Wirtschaft in Deutschland bedarf es verstärkter Anstrengungen. Seemännisches Know-how ist ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationskraft der gesamten maritimen Wirtschaft. Die maritime Wirtschaft ist eine Hochtechnologiebranche, die mit rund 480.000 Beschäftigten ein jährliches Umsatzvolumen von mindestens 50 Mrd. Euro erbringt.

Die derzeitigen Maßnahmen sind in Anbetracht des Kostendrucks infolge der langanhaltenden Krise in der Seeschifffahrt nicht ausreichend, den drohenden Verlust des seemännischen Know-how abzuwenden. Die mit der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen verbundenen Mehrkosten führen zunehmend zu einem Ausstieg aus der deutschen Flagge (354 Schiffe unter deutscher Flagge mit 194 Schiffen im internationalen Verkehr, www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/Handelsfl._Mon.pdf, Stand: Mai 2015). Dies hat negative Auswirkungen auf die Ausbildung und Beschäftigung unter deutscher Flagge.

Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (Mitteilung C(2004)43 der Kommission vom 17.1.2004, ABl.13/3) ermöglichen die Förderung gemeinschaftlicher Seeverkehrsinteressen mit dem Ziel, das maritime Know-how zu erhalten und die Beschäftigung europäischer Seeleute zu fördern sowie einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten und dabei für eine insgesamt wettbewerbsfähige Flotte auf den Weltmärkten zu sorgen. Es besteht nationaler Handlungsspielraum, den vorgegebenen Förderrahmen optimal zu nutzen. Dieser Förderrahmen wird derzeit nicht ausgeschöpft. Andere Mitgliedstaaten nutzen den Förderrahmen z. T. in vergleichsweise größerem Umfang.

Der Gesetzgeber muss handeln, um den Wettbewerbsnachteil der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen zu reduzieren und die Beschäftigung unter deutscher Flagge zu fördern. Die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 auf 100 Prozent ist ein geeignetes Instrument, da vergleichsweise kurzfristig Kostenentlastungen für Schiffe unter deutscher Flagge geschaffen werden und ein maßgeblicher Beitrag zur Sicherung der Beschäftigung unter deutscher Flagge geschaffen wird, wodurch seemännisches Know-how ermöglicht wird. Zukunftsorientierte und konkurrenzfähige Unternehmen benötigen erfahrene Seeleute, die in Reedereien, bei Zulieferbetrieben, im Schiffbau, bei Dienstleistern, bei Behörden und vielen weiteren Stellen ihr exzellentes Fachwissen einsetzen.

Mit der Befristung des Lohnsteuereinhalts bis Ende 2020 wird die Möglichkeit zur Evaluierung der Maßnahme geschaffen. Gleichzeitig wird dem Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt zwischen Bund, norddeutschen Küstenländern, Verband Deutscher Reeder und der Gewerkschaft ver.di – Vereinigte Dienstleistungsgesellschaft die Möglichkeit gegeben, ggf. Alternativen der Sicherung des seemännischen Know-how zu eruiieren.

III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 65. Sitzung am 11. Januar 2016 eine öffentliche Anhörung zu den Vorlagen durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. Boysen-Hogrefe, Dr. Jens, Institut für Weltwirtschaft in Kiel
2. Brandt, Claus, PricewaterhouseCoopers AG
3. Geitmann, Peter, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)
4. Jäde, Holger, Berufsbildungsstätte Seeschifffahrt e. V.
5. Thöne, Dr. Michael, Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo Köln)
6. Verband Deutscher Reeder (VDR)

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/6679 in seiner 55. Sitzung am 13. Januar 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat die Vorlage in seiner 64. Sitzung am 16. Dezember 2015 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 11. Januar 2016 hat der Finanzausschuss die Beratung in seiner 67. Sitzung am 13. Januar 2016 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/6679 mit Änderungen.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** betonten die Bedeutung des Gesetzesvorhabens für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe und für die Sicherung des seemännischen Know-how, welches für den Schifffahrtsstandort Deutschland von großer Bedeutung sei. Die mit der deutschen Flagge verbundenen Lohnkosten seien im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen deutlich höher und würden daher zu einem großen Wettbewerbsnachteil für die deutsche Seeschifffahrt führen.

Aus diesem Grund sehe der Gesetzentwurf eine Erhöhung des Lohnsteuereinhalts von 40 auf 100 Prozent vor. Zusätzlich werde die 183-Tage-Regelung ausgesetzt, da viele Seeleute auf den Schiffen nur monatsweise beschäftigt seien und die Anwendung der 183-Tage-Regelung zudem mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden sei. Ferner werde der erhöhte Lohnsteuereinbehalt auf 60 Monate befristet.

Zwar könne man bei dem Vorhaben unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten durchaus gewisse Bedenken haben. Jedoch müsse man handeln, wenn man die Branche erhalten wolle. In der öffentlichen Anhörung habe sich auch die Gewerkschaft ver.di eindeutig für den Gesetzentwurf ausgesprochen. Die von den Oppositionsparteien benannten Wirtschaftswissenschaftler mit ordnungspolitischer Ausrichtung hätten in der Anhörung nicht wirklich etwas entgegensetzen können, was das Vorhaben in ein anderes Licht gerückt hätte.

Das vorliegende Beispiel mache auch deutlich, dass in diesem Bereich eine europäische Lösung anzustreben sei. So habe sich in der öffentlichen Anhörung herausgestellt, dass man mit der vorgeschlagenen Lösung im europäischen Vergleich keinesfalls einen Sonderweg gehe, sondern man damit auf die Unterstützungsmaßnahmen der maritimen Wirtschaft anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union reagiere.

Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD hoben hervor, dass eine Evaluierung der Maßnahme rechtzeitig vor Ablauf der gesetzlichen Geltungsdauer durchgeführt werden solle, um dem Gesetzgeber gegebenenfalls eine planungssichere Verlängerung der Regelung zu ermöglichen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** wies darauf hin, dass die Regierungskoalition den Gesetzentwurf mit der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit begründe und gleichzeitig aber die steuerlichen Privilegien der griechischen Reeder beklagen würde, die im Übrigen geringer als die der deutschen Reeder seien. Indem man die deutsche Wettbewerbsfähigkeit über diese Subvention der deutschen Reeder erhöhe, senke man gleichzeitig die griechische Wettbewerbsfähigkeit, da von Griechenland verlangt werde, die Steuern zu erhöhen. Auf diese Weise würden die eingesetzten Steuermittel für die Griechenlandhilfe gefährdet.

Auch durch die öffentliche Anhörung sei nicht deutlich geworden, worin die Bedeutung der Erhaltung des seemännischen Know-how liege. Es sei bedenklich, wenn ganze Branchen die Lohnsteuer einbehalten dürften. Dies könnte etwa auch der einzelne Bäckermeister, der im Wettbewerb mit großen Brotfabriken stehe und Probleme habe, sich am Markt zu halten, mit Hinweis auf sein zu schützendes Know-how gleichermaßen fordern.

Der bisherige 40-prozentige Lohnsteuereinbehalt habe sich nicht bewährt. Deshalb lehne man eine Aufstockung auf 100 Prozent ab. Die heutige Praxis, nach der ganze Wirtschaftszweige dauerhaft von der Steuerpflicht befreit und zusätzlich mit öffentlichen Geldern bezuschusst würden, ohne dass im Gegenzug entsprechende Leistungen für die Öffentlichkeit erbracht würden, sei nicht akzeptabel.

Ferner wies die Fraktion DIE LINKE. darauf hin, dass seinerzeit der Lohnsteuereinbehalt im Rahmen des Maritimen Bündnisses mit entsprechenden Zusagen der Reeder bezüglich der Nicht-Ausflaggung oder Rückflaggung der Schiffe verbunden gewesen sei. Die Reeder hätten diese Zusagen allerdings nicht eingehalten.

Die Subvention müssten dann zurückgefordert werden, wenn die Zusagen aus dem Maritimen Bündnis nicht eingehalten würden. Das Ausflaggen der Schiffe müsse beendet werden und eine Rückflaggung stattfinden. Wenn dies nicht garantiert werde, müssten die bisherigen Subventionen zurückgefordert werden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** kritisierte, dass es sowohl verfassungsrechtlich als auch steuersystematisch bedenklich sei, das Lohnsteuerverfahren für eine Subventionierung der Seeschifffahrt zu benutzen. Ordnungspolitische Erwägungen würden daher gegen den Gesetzentwurf sprechen.

Soweit durch die Regierungskoalition auf eine anschließende Evaluierung der Regelung verwiesen werde, sei diese bereits durchgeführt worden. Der Bundesrechnungshof habe dezidiert dargelegt, dass diese Regelung in ihrer Wirksamkeit schon heute sehr kritisch zu betrachten und kaum überprüfbar sei.

Zu berücksichtigen sei auch, dass die Seeschifffahrt lediglich 6 000 Beschäftigte habe. Dennoch sei in der öffentlichen Anhörung deutlich geworden, dass man diese Branche stützen müsse. Die Zielsetzung sei zwar nachvollziehbar. Allerdings werde man dieses Ziel – wie man heute schon wisse – mit den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht erreichen.

Die Probleme in der Seeschifffahrt seien vielmehr im Bereich der Umwelt und der Sicherheit zu suchen. Daher müsse man sich über andere Instrumente Gedanken machen, wenn man die deutsche Reederei fördern wolle.

Vom Ausschuss angenommene Änderungsanträge

Die vom Ausschuss angenommenen Änderungen am Gesetzentwurf sind aus der Maßgabe in der Beschlussempfehlung des Finanzausschusses ersichtlich. Die Begründungen der Änderungen finden sich in diesem Bericht unter „B. Besonderer Teil“. Insgesamt brachten die Koalitionsfraktionen einen Änderungsantrag ein.

Voten der Fraktionen zu dem angenommenen Änderungsantrag:

Änderungsantrag 1 (neu) der Koalitionsfraktionen (Lohnsteuereinbehalt nach § 41a Absatz 4 EStG)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD

Ablehnung: DIE LINKE., BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Enthaltung: -

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 41a Absatz 4 Satz 1 EStG)

Infolge der Schifffahrtskrise der letzten Jahre und der anhaltenden Konsolidierungsphase im internationalen Markt befindet sich die in Deutschland mittelständisch geprägte Schifffahrtsbranche im Umbruch. Die deutsche Handelsflotte hat sich reduziert und die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist zurückgegangen. Der Anteil der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, ist gesunken mit deutlichen Auswirkungen auf Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute. Die Entscheidung von Reedereien, ihre Schiffe unter ausländischer und zunehmend auch unter Flaggen anderer EU-Mitgliedstaaten zu fahren, wird mit den Mehrkosten der deutschen Flagge begründet. Bestehende Instrumente zur Förderung der Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt, insbesondere der 40-prozentige Lohnsteuereinbehalt sowie die Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten reichen heute nicht mehr aus, um die bestehenden Wettbewerbsnachteile im Hinblick auf die Personalkostenstruktur auszugleichen und den konkurrenzfähigen Einsatz von Seeleuten aus Deutschland im europäischen und internationalen Vergleich zu gewährleisten. Der rechtlich zulässige Rahmen, der durch die EU-Beihilferichtlinien für den Seeverkehr zur Förderung der Beschäftigung von einheimischen Seeleuten möglich ist, wird bisher in Deutschland etwa im Gegensatz zu anderen EU-Staaten noch nicht ausgeschöpft. Politisches Ziel muss es daher sein, Anpassungen vorzunehmen, um Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig zu halten.

Deshalb soll befristet auf 60 Monate der Lohnsteuereinbehalt nach § 41a Absatz 4 EStG von derzeit 40 Prozent auf 100 Prozent angehoben und die 183-Tage-Regelung gestrichen werden. Dabei müssen die Schiffe weiterhin die deutsche Flagge führen, und die Beschäftigung von Seeleuten mit Wohn- und Lebensmittelpunkt in Deutschland soll gesichert werden.

Der Bundesrat hatte eine Anhebung des Lohnsteuereinhalts auf 100 Prozent befristet bis 2020 unter Beibehaltung der 183-Tage-Regelung vorgeschlagen. Mit der vorliegenden Änderung wird der Gesetzentwurf des Bundesrates aufgegriffen und ergänzt.

Die Anhebung des Lohnsteuereinhalts auf 100 Prozent soll durch eine Streichung der 183-Tage-Regelung flankiert werden. Der Lohnsteuereinbehalt setzt nach geltender Rechtslage das Vorliegen eines zusammenhängenden Arbeitsverhältnisses der beschäftigten Besatzungsmitglieder von mehr als 183 Tagen pro Jahr voraus. Diese Regelung erzeugt in der Anwendung sowohl für die Finanzbehörden als auch für die Wirtschaft Probleme. Die Streichung wirkt positiv mit Blick auf die Vorgaben zur Reduzierung des Verwaltungsaufwandes und erhöht die Flexibilität der Schifffahrtsunternehmen bei der Besetzung der Schiffe.

Der erhöhte Lohnsteuereinbehalt soll 60 Monate gelten. Damit hat der Gesetzgeber die Möglichkeit zur zeitnahen Evaluierung, gleichfalls erhalten die Reeder mehr Planungssicherheit. Nach Ablauf der 60 Monate lebt die bisherige Regelung mit einem Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent wieder auf.

Die Anhebung des Lohnsteuereinhalts auf 100 Prozent ist als staatliche Beihilfe im Sinne des EU-Rechts bei der Europäischen Kommission vor Inkrafttreten anzuzeigen und von dieser genehmigen zu lassen. Bereits der derzeit geltende Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent wurde 1998 vor Inkrafttreten bei der Europäischen Kommission angezeigt und von dieser genehmigt. Der Gesetzentwurf des Bundesrates verweist in diesem Zusammenhang zutreffend auf die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (Mitteilung C(2004) 43 der Kommission, ABl. vom 17.1.2004, C 13/3) als Grundlage für die Genehmigung der Europäischen Kommission. Der völlige Verzicht auf Lohnsteuern für Seeleute stellt nach diesen Leitlinien die Obergrenze einer genehmigungsfähigen Beihilfe dar.

Zu Nummer 2 (§ 52 Absatz 40a – neu – EStG)

Die Anhebung des Lohnsteuereinhalts darf als staatliche Beihilfe nicht vor der Genehmigung durch die Europäische Kommission angewendet werden. Deshalb ist die Regelung erstmals anzuwenden für den Kalendermonat, der nach dem Kalendermonat folgt, in dem die Europäische Kommission die Genehmigung zu diesem Änderungsgesetz erteilt hat. Das Bundesministerium der Finanzen gibt den Tag der erstmaligen Anwendung im Bundesgesetzblatt bekannt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Anhebung des Lohnsteuereinhalts darf als staatliche Beihilfe nicht vor der Genehmigung durch die Europäische Kommission in Kraft treten. Deshalb treten die Änderungen durch das vorliegende Änderungsgesetz an

dem Tag in Kraft, an dem die Europäische Kommission die Genehmigung zu diesem Änderungsgesetz erteilt hat. Das Bundesministerium der Finanzen gibt den Zeitpunkt der Genehmigung sowie den Tag des Inkrafttretens im Bundesgesetzblatt bekannt.

Berlin, den 13. Januar 2016

Dr. Philipp Murmann
Berichtersteller

Dr. Jens Zimmermann
Berichtersteller

