

**19.06.20****Empfehlungen**  
der Ausschüsse

Fz - In - Wi

zu **Punkt ...** der 992. Sitzung des Bundesrates am 3. Juli 2020

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des  
Versicherungsteuerrechts und zur Änderung dienstrechtlicher  
Vorschriften**

Der federführende **Finanzausschuss**,  
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** und  
der **Wirtschaftsausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des  
Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Fz  
In1. 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.

Wi  
bei  
Annahme  
entfällt  
Ziffer 3

2. Hauptempfehlung zu Ziffer 3Zu 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-Schifffahrtsstandorte 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.

Wi 3. Hilfsempfehlung zu Ziffer 2

entfällt bei  
Annahme  
von  
Ziffer 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 Seeschiffskaskoversicherung und der Seeschiffshaftpflichtversicherung (Protection & Indemnity) 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-Schifffahrtsstandorte 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.

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 Einbeziehung der Seeschiffshaftpflichtversicherung (P&I) in den Steuersatz von 3 Prozent würde bereits eine Entlastung der stark durch die aktuelle Situation in Mitleidenschaft gezogenen Branche bedeuten, da nach Schätzung des Verbands Deutscher Reeder (VDR) circa 70 bis 85 Prozent des gesamten Prämienaufkommens für die Seeschiffsversicherung in Deutschland dann dem Steuersatz von 3 Prozent unterfallen würde (statt derzeit knapp 50 Prozent).