



15. Juni 2005

Stellungnahme des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Standortbedingungen (Drs. 15/5554)

1. Vorbemerkung

Steuerliche Rahmenbedingungen sind gerade für **mittelständische Unternehmen von erheblicher Bedeutung**. Die deutschen Werften sind überwiegend, gemessen an der Beschäftigtenzahl, einerseits typische mittelständische Unternehmen, andererseits aber auch Unternehmen, die sich in einem hart umkämpften internationalen Wettbewerb befinden und dabei hohe technische und wirtschaftliche Risiken zu bewältigen haben. Der Umstand, dass die deutschen Werften – gemessen an diesen Risiken und an den Auftragsvolumina – über eine zumeist nur geringe Eigenkapitalquote verfügen und ein entsprechend hohes Fremdfinanzierungsbedürfnis haben, verstärkt die Bedeutung steuerlicher Rahmenbedingungen.

Von entscheidender Bedeutung für die Werften ist **die Absicherung des technischen und wirtschaftlichen Risikos** bei komplexen Schiffbauprojekten und der Erhalt der **Innovations- und Investitionsfähigkeit** im globalen Wettbewerb.

Die steuerlichen Rahmenbedingungen für den Mittelstand, und insbesondere für die deutschen Werften, haben sich jedoch durch verschiedene gesetzgeberische Maßnahmen in den letzten Jahren erheblich verschlechtert. Dies gilt insbesondere für die im Jahr 2004 eingeführte **Mindestbesteuerung**. Diese Maßnahme hat mit Subventionsabbau nichts zu tun, sie dient vornehmlich der Verbreiterung der Bemessungsgrundlage, die vor allem zu Lasten mittelständischer Unternehmen mit volatiler Ertragslage geht. Sie führt nicht nur zu einer Substanzbesteuerung, die den Unternehmen Liquidität entzieht, sondern sie ist auch in hohem Maße investitions- und innovationsfeindlich und verschlechtert so die Position der deutschen Werften im internationalen Wettbewerb.

2. Einschränkungen der Verlustverrechnung (§ 10 d Abs. 2 Satz 1 EStG)

Nach den seit 1. Januar 2004 geltenden Regelungen zur Verlustverrechnung dürfen nicht ausgeglichene negative Einkünfte - soweit sie einen Sockelbetrag von 1 Mio. Euro überschreiten - nur noch bis zu 60 % des Gesamtbetrags der Einkünfte abgezogen werden. Der nun vorliegende Gesetzentwurf sieht vor, dass der Verlustabzug (bei gleichem Sockelbetrag) auf 50% des Gesamtbetrags der Einkünfte begrenzt werden soll, was eine weitere Verschärfung der Regelung bedeutet.

Hierzu ist grundsätzlich anzumerken, dass die Möglichkeit der Verlustverrechnung keine Steuervergünstigung ist, sondern **notwendiges Korrektiv zum Ausgleich von Härten der Besteuerung nach Zeitabschnitten**, insbesondere für Unternehmen mit volatilen wirtschaftlichen Strukturen. Sie soll damit dem Prinzip der Besteuerung

nach Leistungsfähigkeit Rechnung tragen. Dieses Korrektiv ist gerade für die Schiffbauindustrie mit durchweg langfristig angelegten Projekten unverzichtbar.

Schiffbauprojekte beinhalten üblicherweise die Fertigung von Kleinserien oder von anspruchsvollen Großobjekten (z. B. Kreuzfahrtschiffe). In beiden Fällen liegen zwischen Auftragserteilung und Ablieferung (der letzten Einheit) mehrere Jahre. Dies bedingt eine relativ **lange Vorfinanzierungsphase** und eine kurze, aber intensive Phase für eine eventuelle Gewinnrealisierung. Bei dem Bau von Serien werden zudem die durchschnittlichen Kosten als Basis für die Preisverhandlung mit dem Kunden herangezogen. Da Prototypkosten als Einmalkosten beim ersten Schiff anfallen, wird hier anfänglich ein relativ großer Verlust erwirtschaftet, der erst durch Gewinn bei nachfolgenden Schiffen kompensiert werden kann. Die nur noch eingeschränkte Verrechnungsmöglichkeit der zwangsläufig entstehenden Anfangsverluste läuft nicht nur auf eine überdurchschnittlich starke Besteuerung hinaus. Der Werft wird zudem Liquidität entzogen, die zur Unternehmensfinanzierung erforderlich ist.

Schiffbauunternehmen sind im Vergleich zu anderen Branchen in besonderem Maße **Branchen- und Konjunkturzyklen** ausgesetzt. Bestelltätigkeit und Preise unterliegen starken Schwankungen. Dies macht es erforderlich, in Einzelfällen nicht kostendeckende Aufträge hereinzunehmen, um eine kontinuierliche Auslastung des Betriebes zu gewährleisten. Anderenfalls wäre ein Abbau der Belegschaft unumgänglich. Da bei vielen Werften die gesamte Jahresproduktion nur einige wenige Schiffe umfasst, haben derartige „Verlustaufträge“ zwangsläufig durchschlagenden Einfluss auf das Jahresergebnis. Nach Einführung der Mindestbesteuerung können derartige „Verluste“ jedoch bei einer positiven Entwicklung in den Folgejahren nur noch begrenzt ausgeglichen werden.

Schiffbauunternehmen sind zudem durch eine **hohe Kapitalintensität** gekennzeichnet. Zum Erhalt bzw. Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit haben die deutschen Werften erhebliche Investitionen in moderne Produktionsanlagen tätigen müssen. Da diese zumeist durch Kredite finanziert werden, ist zur Bedienung der Finanzierung nicht nur eine kontinuierliche Auslastung, sondern vor allem auch die Erzielung von Überschüssen erforderlich. Da diese aber trotz in der Vergangenheit eingetretener Verluste der Besteuerung unterliegen, stehen etwaige Überschüsse zur Bedienung der Kredite nur reduziert zur Verfügung.

Die überwiegend mittelständischen deutschen Werften verfügen zudem nur über eine geringe Eigenkapitaldecke, die sich durch die derzeitige Branchensituation weiter verschlechtert hat. Die **Wiederherstellung angegriffenen Eigenkapitals**, die gerade nach längeren Verlustperioden dringend erforderlich wäre, wird jedoch durch die Einschränkung der Verlustverrechnung erheblich erschwert. Die Unternehmen werden vielmehr höhere Gewinne erwirtschaften müssen, um die entstandenen Verluste auszugleichen. Das **Insolvenzrisiko** der Unternehmen wird hierdurch erheblich vergrößert. Zudem führen die erschwerten Bedingungen zur Wiederherstellung des angegriffenen Eigenkapitals (Basel II) auch zur **Verschlechterung der Kreditkonditionen**, insbesondere für die erforderliche Zwischenfinanzierung während der Bauphase. Die Unternehmen geraten damit in einen möglicherweise **existenzbedrohenden Teufelskreis**.

Die Beschränkung der Verlustverrechnung ist auch in hohem Maße **investitions- und innovationsfeindlich**. Besonders betroffen sind Werften, die zur Stärkung ihrer

Wettbewerbsfähigkeit Investitionen in neue Produktionsanlagen oder in die Einführung neuer Produkte und Verfahren getätigt haben oder derartige Investitionen für die Zukunft planen. Die aus den Investitionen resultierenden Belastungen können jedoch durch die eingeschränkte Verrechnungsmöglichkeit nicht mehr in dem notwendigen Umfang getragen werden. Die Fähigkeit zu notwendigen Investitionen wird hierdurch erheblich geschwächt.

Ein kürzlich vorgelegtes Gutachten, an dem sich neben dem BDI und anderen Wirtschaftsverbänden auch der VSM beteiligt hat, kommt zu dem Ergebnis, dass die eingeführte Mindestbesteuerung **verfassungswidrig** ist, insbesondere deshalb, weil sie den Grundsatz der Besteuerung nach Leistungsfähigkeit verletzt. Vielmehr kommt es zu einer Substanzbetuerung, die mit diesem Grundsatz nicht im Einklang steht.

Für den Schiffbau lässt sich dies mit folgendem **Beispiel aus der Praxis** belegen: Eine Werft hat im Jahr 2002 einen Auftrag über eine Serie von 3 Schiffen herein genommen, die in den Jahren 2003 bis 2005 abgeliefert werden soll. Die Serie ist für die Werft eine Neuentwicklung. Das erste Schiff wird mit erheblichem Aufwand als Prototyp konstruiert, so dass mit seiner Auslieferung in 2003 ein Verlust von 10 Mio. Euro erwirtschaftet wird. Die beiden verbleibenden Schiffe können hingegen wesentlich kostengünstiger hergestellt werden und sollen in 2004 und 2005 jeweils mit 5 Mio. Euro zum Gewinn der Werft beitragen. Steuerlich stellt sich dies wie folgt dar:

Nach der Rechtslage vor 2004 hätte die Werft den Verlust von Schiff 1 mit dem Gewinnen von Schiff 2 und 3 verrechnen können, was dem operativen Ergebnis völlig entspricht. Nach der vorgesehenen Verschärfung der Verlustverrechnungsmöglichkeit kann der Verlust von Schiff 1 nur noch in Höhe von 50% abgezogen werden. Die Werft erleidet damit trotz eines operativ ausgeglichenen Ergebnisses eine Steuerbelastung von zusammengenommen 1,5 Mio. Euro (nach Abzug des Freibetrages). Der damit verbundene Liquiditätsabfluss muss aus der Substanz bestritten werden und schwächt damit die Eigenkapitalausstattung der Werft in erheblichem Umfang.

3. Ergebnis/Lösungsmöglichkeiten

Die nunmehr beabsichtigte Verschärfung der Mindestbesteuerung kann nur als Schritt in die falsche Richtung bezeichnet werden. Die beschriebenen Folgen lassen sich nur durch eine Korrektur der Gesetzgebung vermeiden, die der Langfristigkeit der Projekte Rechnung trägt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, anderenfalls sind Existenz bedrohende Folgen unausweichlich. Bei **längerfristigen Projekten** (wie etwa die Lieferung einer Serie von Schiffen, aber auch die Herstellung eines Schiffes über mehrere Abrechnungszeiträume) sollte **Maßstab nicht das einzelne Geschäftsjahr, sondern der gesamte Auftrag** sein.

Oberster Grundsatz sollte sein, dass eine **Besteuerung nur nach Leistungsfähigkeit** erfolgt (Nettoprinzip). Verluste im Rahmen von langfristigen (d.h. periodenübergreifenden) Verträgen sollten daher zunächst uneingeschränkt vorgetragen werden dürfen und eine Besteuerung erst bei einem Überschreiten der Gewinnschwelle eintreten. Nur so kann in unseren Augen vermieden werden, dass Aufträge, die insgesamt mit einem ausgeglichenen Ergebnis abschließen, trotzdem der Versteuerung eines (fiktiven) Gewinnes unterliegen.

4. Förderung der Binnenschifffahrt (Ausschuss-Drs. 15(7)256)

Die Überlegungen zur Verbesserung der steuerlichen Rahmenbedingungen für den Binnenschifffahrtsstandort Deutschland werden ausdrücklich begrüßt. Die Änderung des § 6b EStG durch das Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2002 hat in der Tat dazu geführt, dass die Bereitschaft zu notwendigen Neuinvestitionen in moderne, sichere und umweltfreundliche Binnenschiffe weiter abgenommen hat. Das Durchschnittsalter der deutschen Binnenschiffsflotte beträgt knapp 40 Jahre, mit steigender Tendenz (Quelle: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Zentrale Binnenschiffbestandsdatei 2004).

Ursächlich für die Überalterung der deutschen Binnenschiffsflotte sind auch die steuerlichen Rahmenbedingungen. Durch die Änderung des § 6b EStG müssen stille Reserven, die in dem alten Schiff ruhen, bei einem Verkauf aufgedeckt und versteuert werden. Die Bereitschaft zu Neuinvestitionen in der deutschen Binnenschifffahrt wird hierdurch erheblich eingeschränkt. Dem entsprechend haben sich die Neubestellungen deutscher Binnenschifffahrtsunternehmer seit Jahren auf einem äußerst niedrigen Niveau stabilisiert und die Neubautätigkeit deutscher Binnenschiffswerften stark reduziert. Dies gilt insbesondere für Güter- und Tankschiffe.

Die Bedeutung steuerlicher Rahmenbedingungen für Neuinvestitionen erschließt sich durch einen Blick auf die Nachbarländer. In den Niederlanden und Belgien ist eine steuerfreie Übertragung stiller Reserven bei Neuinvestitionen in Binnenschiffe in Belgien über eine Pauschalbesteuerung, die de facto zu einer Steuerfreiheit von reinvestierten Veräußerungsgewinnen führt) möglich. Dies hat in den genannten Ländern zu einem starken Anstieg der Investitionstätigkeit geführt. Als Folge hat sich das Durchschnittsalter der Binnenschiffsflotte in den beiden Ländern deutlich verjüngt.

§ 6b EStG wurde 1999 mit der ausdrücklichen Intention geändert, steuersparende Fondsmodelle zu verhindern. Die Anwendbarkeit des § 6b wurde damit auch Binnenschifffahrtsunternehmen entzogen, obwohl Fondsgestaltungen dort so gut wie gar nicht anzutreffen sind. Vielmehr werden Binnenschiffe überwiegend von sog. Partikulieren betrieben. Mit der Änderung des § 6b im Jahre 2001 wurden zwar Erleichterungen für die Umstrukturierung mittelständischer Unternehmen eingeführt. Die Übertragungsmöglichkeit stiller Reserven aus dem Verkauf von Binnenschiffen wurde jedoch nicht wieder aufgenommen.

Die vorgenannten Zusammenhänge sind in dem Planco Gutachten „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“, das vom BMVBW in Auftrag gegeben wurde, ausführlich dargestellt worden. Darin wird auf der Basis dezidierter Modellrechnungen eine Verbesserung der steuerlichen Rahmenbedingungen (in Form einer Steuerstundung für Veräußerungsgewinne) bei Investitionen in neue Binnenschiffe dringend empfohlen. Hierin wird ein entscheidender Beitrag zur Fähigkeit und Bereitschaft bestehender Unternehmen zur notwendigen Modernisierung der ihrer Flotte und der Binnenschiffsflotte insgesamt gesehen. Zudem hätte die vorgeschlagene Änderung des § 6b keinen Steuerausfall, sondern lediglich eine Steuerstundung zur Folge. Beschäftigungseffekte für die deutschen Binnenschiffswerften wären ebenfalls zu erwarten.

Wir schließen uns diesen Empfehlungen voll umfänglich an und befürworten ebenfalls die Wiedereinführung des § 6b EStG für die Binnenschifffahrt.