

**Positionspapier des BDB e.V.
zu dem „Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Wachstum
und Beschäftigung“ (BT-Drs. 16/643)
im Rahmen der Öffentlichen Anhörung am 8. März 2006 in Berlin**

1. Lage der deutschen Binnenschifffahrt

Das Güterverkehrsaufkommen in der Binnenschifffahrt lag im Jahr 2004 bei 236 Mio. Tonnen. Der Verkehrsträger erbrachte dabei eine Verkehrsleistung von 63,7 Mrd. Tonnenkilometern. Dies entspricht einer Steigerung von 7,2 % bzw. 9,5 % gegenüber dem Vorjahr. An dieser erfreulichen Entwicklung konnte das *deutsche* Binnenschifffahrtsgewerbe jedoch nicht teilhaben. Der Marktanteil deutscher Unternehmen am Binnenschiffsverkehr geht seit Jahren kontinuierlich zurück. Von der gesamten auf deutschen Wasserstraßen transportierten Gütermenge entfielen nur noch 81,7 Mio. Tonnen auf Schiffe unter deutscher Flagge (34,6 %). Bezogen auf die Verkehrsleistung lag der deutsche Anteil nur noch bei 33,4 % (21,3 Mrd. Tonnenkilometer).

Demgegenüber geht aus einem Bericht der EU-Kommission hervor, dass die europäische Binnenschifffahrt in den letzten Jahren genauso schnell gewachsen ist wie der Straßenverkehr: Der Gütertransport auf Schiffen hat im Zeitraum vom 1995 bis 2005 insgesamt um 25 % zugenommen. 40 % aller Güter erreichen in der EU per Schiff ihr Ziel. Die deutsche Binnenschifffahrt ist bisher eine schrumpfende Branche in einem wachsenden Markt.

2. Ursachen

Fast zehn Jahre nach der europäischen Liberalisierung des Binnenschifffahrtmarktes bedingen eine lang anhaltende Investitionsschwäche¹ und eine hohe Überalterung der deutschen Binnenschiffsflotte² eine stetig nachlassende Produktivität und sinkende Zukunftsperspektiven. Wie ein unabhängiges Gutachten³ belegt, liegen maßgebliche Ursachen für diese negative Entwicklung in Deutschland in **Wettbewerbsverzerrungen** gegenüber Konkurrenten vor allem aus den Niederlanden und Belgien. Durch vielfältige **Steuer- und Finanzierungsvorteile** sowie Zuschüsse gelang es beiden Ländern, ihre Flotten in den 90er Jahren zu modernisieren und so einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen. Die Anschaffung neuer Schiffe setzt voraus, dass deren Finanzierung gesichert ist und ausreichende Überschüsse zur Bedienung der Kredite erwirtschaftet werden können. Tatsächlich ist die Eigenkapitalausstattung deutscher Unternehmen, die vor allem mittelständisch geprägt sind, für den kreditfinanzierten Umstieg auf größere, modernere Schiffe – auch bei Berücksichtigung der Restwerte ihrer abgeschriebenen Schiffe – absolut unzureichend. Insbesondere in den ersten Jahren führt eine Fremdfinanzierungsquote von häufig über 80 % zu hohen Liquiditätsrisiken auf Seiten der Unternehmer und führt darüber hinaus zu einem Engpass bereitwilliger Banken zur Fremdfinanzierung.

¹ Im Zeitraum 1990 bis 2000 wurden in Deutschland 41.000 t neuer Schiffsraum geschaffen, in den Niederlanden 403.000 t und in Belgien 113.000 t.

² Das Durchschnittsalter der Trockengüterschiffe mit eigenem Antrieb ist in Deutschland ist von 47,3 Jahren in 1994 auf 51,4 im Jahr 2000 gestiegen. Im gleichen Zeitraum sank in den Niederlanden das Durchschnittsalter von 45,4 auf 44,9 Jahre.

³ „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“, Gutachten der Planco Consulting GmbH im Auftrag des BMVBW, vorgestellt im Oktober 2004

3. Maßnahme

Essenziell für die Wiederherstellung der Chancengleichheit gegenüber niederländischen und belgischen Konkurrenten ist die Öffnung des **§ 6b Einkommensteuergesetz** für das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe, so dass steuerpflichtige Unternehmer den bei der Veräußerung eines Schiffes entstandenen Gewinn von den Anschaffungskosten eines neuen Binnenschiffes abziehen können (Übertragung stiller Reserven) – analog zur bestehenden Regelung in den Niederlanden.

Mit der Steuerverschiebung auf Buchgewinne aus dem Schiffsverkauf sinkt das Liquiditätsrisiko erheblich. Gleichzeitig verbessert sich die Ertragskraft. Der Veräußerungsgewinn bleibt zunächst steuerfrei, und die Steuerschuld wird über die verringerten Abschreibungsmöglichkeiten für das neue Schiff auf dessen Nutzungsdauer verteilt abgetragen. Dies erzeugt einen erheblichen Anreiz zur dringend erforderlichen Modernisierung des überalterten Schiffsbestandes.

4. Effekte

Mit der in dem Gesetzentwurf vorgesehenen, auf fünf Jahre befristeten Öffnung des § 6b EStG würde der Modernisierungsnotwendigkeit in der deutschen Binnenschiffahrt (Modernisierung der Flotte und Modernisierung der Unternehmen) Rechnung getragen: Sie eröffnet vor allem dem mittelständischen Partikulier die Perspektive, schrittweise auf leistungsfähige Schiffe umzusteigen und so nach anfänglichem Einkommensverzicht langfristig ein Einkommen zu erzielen, das auch die wirtschaftlichen Risiken seiner Tätigkeit reflektiert.

Es kann erwartet werden, dass es zu einer **erhöhten Investitionstätigkeit** in modernere, höherwertige Schiffe kommt. Diese ist verbunden mit der **Sicherung von Arbeitsplätzen** auf deutschen Schiffen. Bei einer Änderung des § 6b EStG wird langfristig die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff sowie die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Gewerbes gegenüber ausländischen Unternehmen gesichert. Zudem wird der Werftenstandort Deutschland mit dieser Maßnahme nachhaltig gestärkt.

Auch unter fiskalischen Gesichtspunkten ist diese gesetzliche Maßnahme zu begrüßen, denn sie hat die **Sicherung eines zusätzlichen Steueraufkommens** zur Folge:

- Da durch die Vermeidung von Schiffsverkäufen bislang keine steuerlichen Mehreinnahmen verzeichnet werden konnten, zieht eine Steuerfreistellung auch **keine Mindereinnahme** für den Fiskus nach sich. Die durch die Übertragung stiller Reserven entstehende geringere Abschreibung ermöglicht vielmehr höhere Gewinnaussichten für das neue Schiff. Daher kommt es früher zu Steuereinnahmen.
- Die Einführung einer Investitionsrückstellung erhöht die Anzahl der Ver- und Neukäufe von Binnenschiffen stark. Hierdurch werden **zusätzliche Steuereinnahmen** generiert.
- Aufgrund der niedrigeren Kostenbelastung und der daraus resultierenden verbesserten Wettbewerbsposition sind **weitere Steuereinnahmen** bei Umsatz-, Lohn- und Gewerbesteuer zu erwarten.