

**Positionspapier**  
**des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)**  
**im Rahmen der Öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**  
**zur Verbesserung der steuerlichen Standortbedingungen**  
**am 15. Juni 2005 in Berlin**

## 1. Lage der deutschen Binnenschifffahrt

Die deutsche Binnenschifffahrt ist eine schrumpfende Branche in einem wachsenden Markt. Fast zehn Jahre nach der Liberalisierung bedingen eine **lang anhaltende Investitionsschwäche<sup>1</sup>, unzureichender Nachwuchs** und **hohe Überalterung von Schiffen<sup>2</sup> und Personal** (insbesondere von Partikulieren) stetig nachlassende Produktivität und sinkende Zukunftsperspektiven. In der Folge geht der Marktanteil deutscher Unternehmen am Binnenschiffverkehr von, nach bzw. in Deutschland anhaltend zurück. Nach 39% im Jahr 1991 fiel er bis auf 31% im Jahr 2001 und wird bei unverändertem Trend bis 2015 auf 27% fallen. Die starke Überalterung der Partikuliere wird jedoch schon über kurz oder lang zu einem so hohen Ausfall von Schiffen unter deutscher Flagge führen, dass der Marktanteil auf nur noch 21% fallen könnte.

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.

## 2. Ursachen

Wie ein unabhängiges Gutachten<sup>3</sup> belegt, liegen maßgebliche Ursachen für die 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. Tatsächlich ist die Eigenkapitalausstattung deutscher Unternehmen, die vor allem mittelständisch geprägt sind (Partikuliere) - auch bei Berücksichtigung der Restwerte ihrer abgeschriebenen Schiffe - für den kreditfinanzierten Umstieg auf größere, modernere Schiffe absolut unzureichend. Insbesondere in den ersten Jahren führt eine Fremdfinanzierungsquote von häufig über 80% zu hohen Liquiditätsrisiken auf Seiten der

---

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

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

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

Unternehmer und führt darüber hinaus zu einem Engpass bereitwilliger Banken zur Fremdfinanzierung.

### 3. Maßnahme

Essenziell für die Wiederherstellung von Chancengleichheit gegenüber niederländischen und belgischen Konkurrenten ist in erster Linie die **Wiedereinführung der vollen Stundung von Einkommenssteuerzahlungen auf Buchgewinne** bei Veräußerung eines Schiffes und Reinvestition binnen drei Jahren in ein höherwertiges Schiff - analog zur bestehenden Regelung in den Niederlanden.<sup>4</sup> 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. Erforderlich hierfür ist eine Änderung des Einkommenssteuerrechts, mit der die steuerfreie Übertragbarkeit stiller Reserven bei der Veräußerung bestimmter Anlagegüter geregelt wird. Dies könnte durch einen **neu zu schaffenden § 3 Nr. 71 EStG oder aber auch durch eine Reform des § 6b EStG** geschehen.

### 4. Effekte

Mit der Möglichkeit der steuerfreien Übertragbarkeit stiller Reserven bei der Veräußerung von Binnenschiffen würde der Modernisierungsnotwendigkeit in der deutschen Binnenschifffahrt (Modernisierung der Flotte und Modernisierung der Unternehmer) 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 ihrer Tätigkeit reflektiert.

Es kann erwartet werden, dass es dann zu einer **erhöhten Investitionstätigkeit** in modernere, höherwertige Schiffe führt. Diese ist verbunden mit der **Sicherung von Arbeitsplätzen** auf deutschen Schiffen. Bei einem neu zu schaffenden § 3 Nr. 71 EStG oder einer Änderung des § 6b EStG wird langfristig die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff sowie die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Gewerbes gegenüber ausländischen Unternehmen gesichert.

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

- **Da durch die Vermeidung von Schiffsverkäufen seit der Neuregelung im März 1999 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 des neuen Schiffes. 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.

<sup>4</sup> Durch das Steuerentlastungsgesetz vom 24.03.1999 wurde Unternehmen der Binnenschifffahrt die Anwendung des § 6b EStG entzogen, nach dem Gewinne aus der Veräußerung bestimmter Wirtschaftsgüter wieder in die Anschaffung oder Herstellung bestimmter Wirtschaftsgüter reinvestiert werden können, ohne zuvor besteuert zu werden.