



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

## **Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzesentwurf der Koalitionsfraktionen „Entwurf eines Unternehmensteuerreformgesetzes 2008“ (Drucksache 16/4841), zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE „Unternehmen leistungsgerecht besteuern – Einnahmen der öffentlichen Hand stärken“ (Drucksache 16/4857) sowie zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN „Unternehmensteuerreform für Investitionen und Arbeitsplätze“ (Drucksache 16/4855)**

### **Stellungnahme des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. <sup>1</sup>**

#### **1. Vorbemerkung**

Hohe Innovationsleistungen begründen die internationale Technologieführerschaft der deutschen maritimen Industrie beim Bau komplexer Handelsschiffe sowie Spezialschiffe und lassen Deutschland den 4. Rang der Weltschiffbaunationen halten.

Bis Ende Dezember 2006 stiegen die Auftragsbestände deutscher Werften auf 246 Schiffe mit 4,2 Mio. GBRZ im Wert von 13,4 Mrd. € an. Diese gute Auftragslage sichert auf den deutschen Werften und bei maritimen Zulieferbetrieben die Beschäftigung für rund 100.000 Mitarbeiter bis in das Jahr 2010 hinein.

Nach Hochrechnung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PriceWaterhouseCoopers, die im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit die Struktur des deutschen Schiffbaus untersucht hat<sup>2</sup>, führen allein die Zahlungen deutscher Werften an das Steuer- und Sozialsystem zu direkten Einnahmen der öffentlichen Hand in Höhe von 890 Mio. € p.a., wobei diese Zahl als Untergrenze betrachtet wird und mittlerweile deutlich höher liegen dürfte.

#### **2. Allgemeine Anmerkungen**

Grundsätzlich begrüßt die deutsche Werftindustrie die Initiative der Koalitionsfraktionen, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Investitionsstandortes Deutschlands durch Senkung des Körperschaftsteuersatzes und der Steuermesszahl bei der Gewerbesteuer im Rahmen einer Unternehmensteuerreform zu verbessern.

Allerdings zeichnet sich ab, dass die generelle Absenkung der Steuersätze im Bereich der Werften durch die geplanten Gegenfinanzierungsinstrumente überkompensiert wird. Die Ausweitung der Bemessungsgrundlage durch die Zinsschranke führt selbst

---

<sup>1</sup> Die im Text genannten §§ beziehen sich auf den Gesetzesentwurf vom 27.03.07 (BT.-Drs. 16/4841).

<sup>2</sup> PriceWaterhouseCoopers/Technische Universität Hamburg-Harburg: „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus – Analyse der Leistungsfähigkeit sowie möglicher Optimierungs- und Kooperationspotenziale“, 2005, im Auftrag des Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, unveröffentlicht.



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

bei rein national verankerten Schiffbauunternehmen zu einer erheblichen steuerlichen Mehrbelastung, insbesondere in ertragsschwachen Zeiten.

Die zur Beratung stehende Unternehmensteuerreform ist von dem Ideal eines Unternehmens mit einer sehr guten Ertragslage, hohem Eigenkapital und einer niedrigen Fremdfinanzierungsquote geprägt, was auf die Unternehmen der Werftindustrie nicht zutrifft. Vielmehr ist die Schiffbauindustrie generell von längerfristigen Einzelaufträgen mit Abwicklungszeiten von mehr als 1 Jahr, niedrigen Anzahlungen, folglich einer hohen Fremdfinanzierung und daher von einem ungünstigen Verhältnis Zinsaufwand/Gewinnmargen geprägt.

Diese Besonderheiten finden in dem vorgelegten Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen keine genügende Berücksichtigung.

Schiffbauprojekte beinhalten üblicherweise die Fertigung von Kleinstserien (z.B. bei Containerschiffen) oder von anspruchsvollen Großprojekten (z.B.: bei Kreuzfahrtschiffen oder Fährschiffen).

Da zwischen Auftragserteilung und Ablieferung oft mehrere Jahre liegen und der Kunde nach international üblicher Praxis zu Beginn eines Auftrages regelmäßig nur Anzahlungen in Höhe maximal 20 % des Kaufpreises leistet, verbleibt auf den Werften eine relativ lange Vorfinanzierungsphase. Dieser Kapitalbedarf kann, angesichts der bekannt niedrigen Eigenkapitalausstattung der Werften, nur über Kredite finanziert werden, mit entsprechenden Zinsaufwendungen.

In Anbetracht des hohen Kreditbedarfes, der mit der Realisierung von Schiffbauprojekten verbunden ist, und der geringen Gewinnmargen wird die Beschränkung der Abzugsfähigkeit von Zinsaufwendungen im Fall der Schiffbauindustrie zu einer steuerlichen Mehrbelastung führen, die generell und erst recht in Verlustphasen eine Ausdehnung der Substanzbesteuerung bedeutet. Dieses würde die Innovationsfähigkeit der Branche enorm einschränken.

### **3. Auswirkungen der Zinsschranke**

#### **a) § 4h Abs. 2 lit a) EStG**

Die international branchentypische Finanzierungsstruktur zieht eine relativ lange Vorfinanzierungsphase durch die Bauwerft nach sich. Dieser Kapitalbedarf kann, angesichts der bekannt niedrigen Eigenkapitalausstattung der Werften, nur über Kredite finanziert werden.

Unterstellt man - wie in der Entwurfsbegründung - einen Marktzins in Höhe von 5 % ist die 1 Mio. €-Schwelle schon bei einem Kreditvolumen von 20 Mio. € erfüllt. In Anbetracht der in der Regel großen Auftragsvolumina (ca. 10 - 600 Mio. € pro Einheit) bei Handelsschiffen und der branchentypisch hohen Fremdfinanzierungsquoten wird diese Grenze regelmäßig bereits von kleineren Schiffbauunternehmen im Handelsschiffbau überschritten.

Etwas anderes gilt bei den Unternehmen, die ausschließlich im Bau von Marine- oder Behördenschiffen oder im Yachtbau tätig sind. Hier sehen die branchentypischen Finanzierungsstrukturen höhere Anzahlungen bzw. Abschlagszahlungen nach Baufortschritt vor, wodurch der Fremdfinanzierungsbedarf und der Zinsaufwand sinken.



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

## **b) § 4h Abs. 2 lit. b) und c) EStG EStG**

Die Klarstellung, dass ein Organkreis einen Betrieb i.S.d. § 4 h Abs. 2 lit. b) EStG darstellt, hat zur Entschärfung der Situation beigetragen, ist aber nicht geeignet, die negativen Auswirkungen auf die Schiffbauindustrie generell abzumildern.

So werden nach Erhebungen des VSM bedeutende Schiffbauunternehmen, die rund 55 % des Gesamtumsatzes des deutschen Handelsschiffneubaus im Jahr 2006 repräsentieren, als „Konzerne“ i.S.d. § 4 h Abs. 2 lit. c) EStG unter den Anwendungsbereich der Zinsschranke fallen. Eine Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit dieser Werften durch die geplanten steuerlichen Änderungen könnte mittelfristig die Existenz dieser Unternehmen gefährden und hätte erhebliche Auswirkungen auf die gesamte Branche.

Die in § 4 h Abs. 2 lit c) EStG genannte Escape-Möglichkeit mittels des Eigenkapitalvergleichs ist für den Schiffbau keine geeignete Lösung. Vielmehr wird vor dem Hintergrund der niedrigen Abweichungsgrenze von nur 1% der Eigenkapitalvergleich aufgrund des branchentypisch hohen Gewichts von unfertigen Erzeugnissen in der Bilanz regelmäßig zuungunsten der Schiffbauunternehmen ausgehen.

Um diese Härten zu vermeiden, sollte eine stärkere Berücksichtigung der branchenüblichen Finanzierungsstruktur erfolgen. Beispielsweise könnte eine Escape-Möglichkeit dann gegeben sein, wenn sich die Finanzierung des konzernzugehörigen Unternehmens in einem branchenüblichen Rahmen bewegt. Dieses wäre ein Weg um Schiffbauunternehmen, die zu einem internationalen Konzern gehören, eine Escape-Möglichkeit zu eröffnen und damit die Branchenbesonderheiten zu berücksichtigen, solange damit keine Verlagerung des Steuersubstrats verbunden ist.

Der VSM schlägt daher die Einfügung des folgenden Ausnahmetatbestandes in § 4 h EStG als neuen Buchstaben d) vor.

*„§ 4 h Betriebsausgabenabzug für Zinsaufwendungen (Zinsschranke)*

*(2) Absatz 1 Satz 1 findet keine Anwendung, wenn ...*

- d) Zinsaufwendungen für die Abwicklung von längerfristigen Einzelaufträgen zur Herstellung beweglicher Wirtschaftsgüter notwendig sind.*

### **Alternativ:**

- d) bei längerfristigen Einzelaufträgen mit einer Gesamtlaufzeit von mehr als einem Jahr zur Herstellung beweglicher Wirtschaftsgüter der Saldo aus den Bilanzpositionen „Unfertige Erzeugnisse“ und „Erhaltene Anzahlungen“ größer ist als das ausgewiesene Eigenkapital.*

In beiden Fällen kann der entsprechende Nachweis durch einen Abschlussprüfer erfolgen.

Beide Vorschläge berücksichtigen die international übliche Praxis der Bauzeitfinanzierung von Schiffen und sind geeignet, Wettbewerbsnachteile für die deutschen Werften durch die Anwendung der Zinsschranke zu vermeiden ohne den Ausnahmetatbestand zu stark auszuweiten.



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

Der letztgenannte Vorschlag bietet zudem den Vorteil, dass mit der Anknüpfung an die Bilanzposition „Unfertige Erzeugnisse“ auch die projektbezogene und notwendige Verwendung der Fremdfinanzierungsmittel transparent wird, da alle im Rahmen des Herstellungsprozesses der Werft be- oder verarbeiteten Roh- und Hilfsstoffe sowie Komponenten und Dienstleistungen, die noch nicht zu einem fertigen Erzeugnis geführt haben (sog. angearbeitetes Schiff) und die durch Einsatz von Fremdmitteln finanziert werden, einzubeziehen wären. .

#### **4. Auswirkungen der Neuregelung der Gewerbesteuer**

Der neue § 8 Nr. 1 GewStG sieht eine Ausweitung ertragsunabhängiger Elemente vor.

Besonders belastend wirkt sich in diesem Zusammenhang die Ausweitung der Hinzurechnung bei der Gewerbesteuer auf alle Fremdkapitalzinsen gem. § 8 Nr. 1 a) GewStG aus.

Auf diesem Weg finden die Aufwendungen für Fremdkapital auch bei den Unternehmen, die von der Zinsschranke ausgenommen sind, wieder Eingang in die Ermittlung der Steuerbelastung. Was aber mittels der Ausnahmetatbestände des § 4 h KStG erreicht wurde, darf bei der Ermittlung der Gewerbesteuer, die für kleinere und mittlere Unternehmen eine relevante Größe darstellt, nicht zu einer dauerhaften und aufgrund der geringen Gewinnmargen existenzbedrohenden Substanzbesteuerung führen.

Diese Substanzbesteuerung wird zum weiteren Abschmelzen der Eigenkapitalquote der Schiffbauunternehmen führen. Generell sieht der VSM die Gefahr, dass durch die geplanten Änderungen die im Rahmen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz angekündigten Investitionen der Industrie konterkariert werden. Da diese in der Regel zu einem hohen Anteil fremdfinanziert werden, würden vor dem Hintergrund der Hinzurechnung dieser Finanzierungskosten bei der Gewerbesteuer zu wenige Anreize für umfangreiche Investitionen verbleiben.

Ertragsunabhängige Elemente dürfen daher bei der Ermittlung der Gewerbesteuer keine Berücksichtigung finden, um eine ausschließliche Besteuerung nach Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Alternativ muss der Umstand, dass der Fremdmiteinsatz im Schiffbau nach international gängiger Praxis besonders groß ist, eine stärkere Berücksichtigung finden. Dieses könnte beispielsweise in Form einer angemessenen Erhöhung des bisherigen Freibetrags von 100.000 € erfolgen oder indem nicht alle Zinsen bei der Hinzurechnung Berücksichtigung finden.

Die aus Sicht des VSM zweckmäßige Lösung, und hier besteht ein ähnliches Bedürfnis wie bei anderen fremdkapitalintensiven Branchen, wäre die Formulierung eines Ausnahmetatbestandes vergleichbar mit der Escape-Klausel bei der Zinsschranke.

Hamburg, 20. April 2007